НА ТОРПЕДНЫХ КАТЕРАХ



Д. Т. Пигарев

НА ТОРПЕДНЫХ КАТЕРАХ

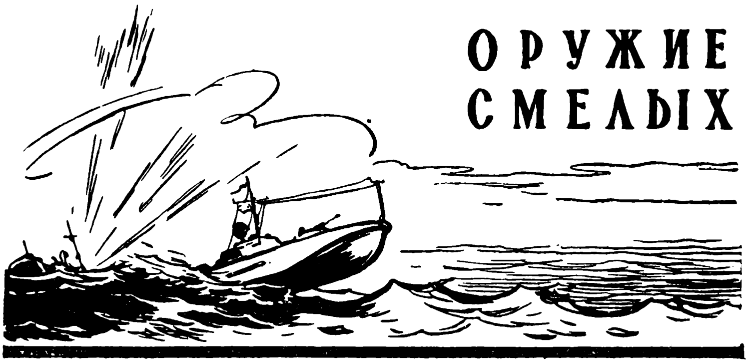


ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА — 1963

9(С)27
Н32

Эта книга о доблестных моряках торпедных катеров — специального класса надводных кораблей Советского Военно-Морского Флота, — о том, как защищали они свою Советскую Отчизну в годы Великой Отечественной войны. Беспредельно преданные Родине, Коммунистической партии, народу, верные воинскому долгу, моряки торпедных катеров выполняли самые разнообразные задания, наносили гитлеровцам большой урон, умножали замечательные боевые традиции нашего славного Военно-Морского Флота. Молодые моряки свято хранят эти традиции, следуют им в ходе напряженной боевой учебы.

Книга рассчитана на массового читателя.



ОРУЖИЕ СМЕЛЫХ

Немного истории

Май 1877 года. Шла одна из многочисленных войн между Россией и Турцией. Русские войска сосредоточивались на левом берегу Дуная, собираясь затем форсировать эту широкую полноводную реку. Чтобы помешать переправе, турки ввели в устье Дуная военный флот. Турецкое морское командование было уверено в превосходстве своих сил, так как России после Крымской войны по условиям Парижского мирного договора запрещалось иметь боевые корабли на Черном море. Договор потерял силу в 1871 году, но за короткое время Россия не смогла, конечно, создать сильный Черноморский флот.

Ночь. Поеживаясь от сырости, вахтенные на турецких кораблях лениво вглядывались в густую темноту. Было тихо и спокойно. Лишь изредка на далеком левом берегу вспыхивали неяркие огоньки, да убаюкивающе плескались у бортов дунайские волны. И вдруг часовой с монитора «Сейфи» заметил почти совсем рядом с кораблем какие-то странные силуэты. Они приближались, и довольно быстро. Часовой едва успел выстрелить из ружья, как у борта раздался сильный взрыв, и корабль начал быстро погружаться в воду.

Турецкие командиры были ошеломлены этим событием. Что за новые до сих пор неизвестные корабли появились у русских? Чем они вооружены? Каким образом поражают суда противника без единого выстрела?

А грозными оказались всего-навсего обыкновенные паровые катера, которые вооружили шестовыми минами, представлявшими собой заряд пороха весом до 20 килограммов, заключенного в медный цилиндр и прикрепленного к деревянному длинному шесту.

Будущий знаменитый адмирал, тогда молодой, никому еще не известный лейтенант Степан Осипович Макаров предложил доставлять минные катера на палубе специально переоборудованного для такой цели парохода. Этот пароход — «Великий князь Константин» неожиданно для неприятеля появлялся по ночам то на Батумском рейде, то в районе Сухуми, то в устье Дуная. Спущенные с его борта минные катера нападали на вражеские корабли и беспощадно топили их. Каждую ночь турецкие моряки встречали с тревогой: какого корабля они сегодня не досчитаются? Ожидание нападения грозных катеров нервировало турецких моряков, сковывало боевые действия флота.

Пока турецкое командование лихорадочно изыскивало средства, как оградить флот от неожиданной угрозы, русские моряки продолжали совершенствовать новое оружие. Применение шестовой мины требовало сближения с неприятельским кораблем вплотную, что не всегда было возможным. Потеряв в короткое время несколько судов и боевых кораблей, турки усилили охрану флота. Поэтому С. О. Макаров предложил использовать с катеров самодвижущуюся мину — торпеду, только что принятую на вооружение. Торпеду изобрел в 1865 году русский морской офицер Александровский. Опытный образец ее показал на испытаниях хорошие результаты. Однако пока царское морское командование решало, как быть с изобретением, идею Александровского перехватили за границей, и через некоторое время в Англии появилась самодвижущаяся мина «Уайтхеда». Вот эти мины и установили на русских катерах.

Вскоре боевые качества торпед были проверены на практике.

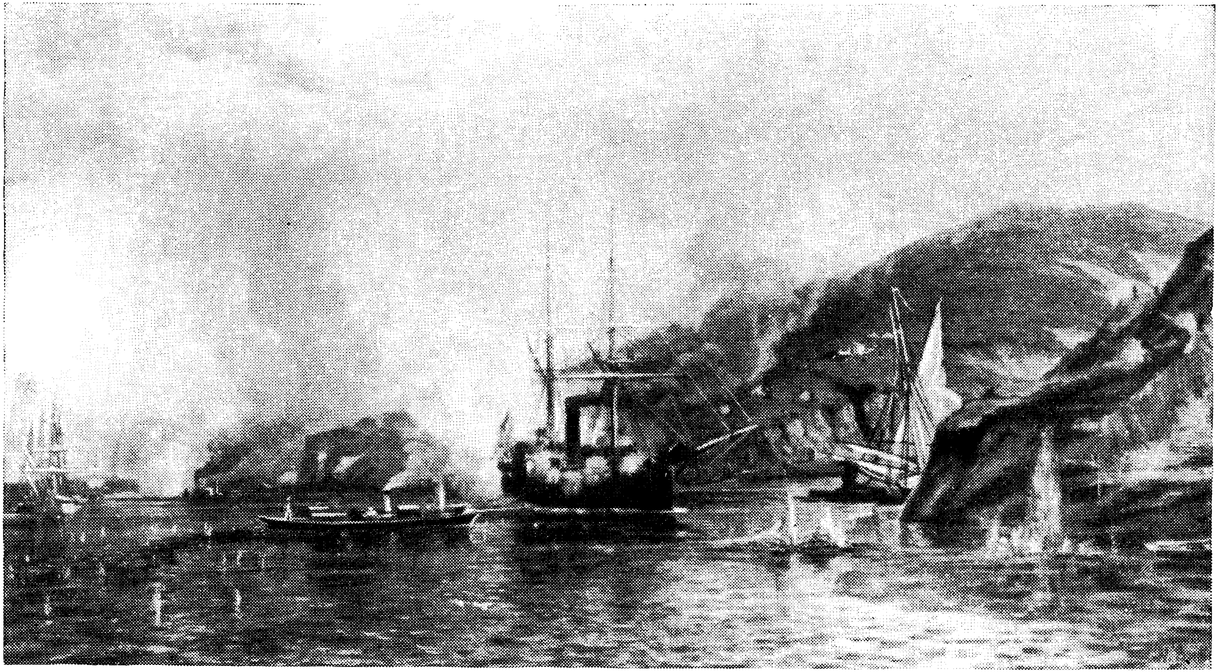
В ночь на 14 января 1878 года два русских катера проникли на Батумский рейд и атаковали турецкий сторожевой корабль, выпустив в него каждый по мине. Мощный взрыв разнесся гулким эхом над ночной бухтой. Сторожевик исчез в бурлящем море.

Так впервые в военно-морской истории была проведена торпедная атака, положившая начало новому классу боевых кораблей-торпедоносцев со своей самостоятельной тактикой. Заслуга в создании этих кораблей, в разработке их тактики по праву принадлежит русским военным морякам.

Турецкое командование пыталось преуменьшить эффективность действий русских минных катеров, но факты трудно утаить. Весть о появлении и об успехах нового вида морского оружия облетела весь мир. Боевой опыт минных катеров подвергся обстоятельному изучению не только в русском, но и в ряде иностранных флотов. Представители немецкого морского командования специально прибыли на Черное море с одной только целью — посмотреть, что представляет собой пароход «Великий князь Константин» и минные катера.

После русско-турецкой войны во многих странах мира приступили к строительству минных катеров, вооружаемых торпедой. Одновременно появился новый класс кораблей — миноноски. В русско-японскую войну 1904—1905 годов миноноски, имевшие большее, чем минные катера, вооружение и лучшую мореходность, получили широкое применение. Что касается минных катеров, то в русском флоте они использовались главным образом для обороны баз, несения дозоров, контратак японских миноносок и других действий вблизи своего побережья. За всю войну минным катерам эскадры удалось потопить лишь несколько малых кораблей противника.

Сравнительно низкий боевой результат, полученный от применения минных катеров в русско-японской войне, малая скорость хода и недостаточная мореходность привели к тому, что вскоре после окончания войны постройка минных катеров была прекращена. Это не означало, однако, отказа от самой идеи иметь в составе флота быстроходный боевой катер, вооруженный торпедой. Такой катер вновь появился в период первой мировой войны, но уже на совершенно новой технической основе. Накануне войны в основных капиталистических странах Европы возникла новая отрасль машиностроения — авиационное моторостроение. Началось массовое строительство авиационных двигателей, работающих на бензине, имеющих малые габариты, небольшой вес и большую мощность. Эти двигатели, предназначенные для самолетов,



Атака русскими минными катерами турецкого монитора 15 мая 1877 года

были приспособлены сначала к легким гоночным катерам спортивного типа, а затем возникла идея создать на их базе боевые корабли.

Новые торпедные катера имели небольшие размеры, легкий корпус с острыми скулами и специально устроенным днищем. Они могли развивать небывало высокую скорость—до 40 узлов (75 километров в час). Состязаться с ними в скорости не мог ни один корабль. Скорость катеров в сочетании с таким мощным оружием, как торпеда, и делала их опасными для всех других боевых кораблей.

Скорость для катера являлась и средством нападения — он мог стремительно и внезапно сближаться с противником — и средством защиты от артиллерийских снарядов, так как попасть в маленький, несущийся в вихре пены и брызг корабль чрезвычайно трудно.

Торпедные катера вооружались одной, некоторые двумя торпедами.

Торпеда представляла собой самодвижущийся снаряд длиною около 6 метров и диаметром 45 сантиметров. В него монтировался мощный двигатель (примерно в 200 лошадиных сил). Он сообщал торпеде скорость до 40 узлов при дальности хода до 3000 метров. Направление торпеды контролировал специальный гигроскопический прибор. Ее корпус нес в себе 100—150 килограммов взрывчатого вещества — тротила.

Торпеда опасна для надводных кораблей прежде всего потому, что наносит удар в наиболее уязвимое место корабля — подводную часть. От взрыва тротила стальные листы обшивки торпедируемого корабля рвутся, как бумага, образуя громадную пробоину иногда площадью в несколько десятков метров. В пробоину моментально врываются тонны воды, и корабль в большинстве случаев тонет.

Наряду с торпедами катера брали несколько глубинных бомб, которые применялись в случае внезапного обнаружения подводной лодки на переходе морем, вооружались пулеметами и пушками малых калибров.

Таков торпедный катер. Все же это был очень маленький корабль, и запасов ему хватало только на один выход в море. Израсходовав в бою топливо и торпеды, он становился небоеспособным. Для того чтобы обеспечи-

вать боевую деятельность катеров, поддерживать их в постоянной готовности, создаются береговые базы. На базах имеются причалы, у которых стоят катера, торпедные и топливные склады, мастерские для приготовления торпед и ремонта катеров, а также помещения для жилья, отдыха, питания катерников. Функции береговых баз могут выполнять и специально построенные плавучие базы. Как береговая, так и плавучая база является неотъемлемой частью соединений торпедных катеров.

В годы первой мировой войны наибольшего успеха в применении торпедных катеров добились итальянские катерники. Они потопили два линейных корабля и четыре транспорта. Несколько немецких кораблей потопили английские торпедные катера.

Действовали катера главным образом небольшими группами ночью против кораблей, стоявших в базах. Только несколько атак предпринималось по кораблям, совершавшим переход морем.

Военно-морской флот царской России не имел в своем составе торпедных катеров.

Офицеры русского флота не раз вносили предложения о постройке их, но царское адмиралтейство без достаточных оснований отвергало эти предложения. Не поддержало командование и частную инициативу отдельных офицеров Балтийского флота, переоборудовавших судовые катера под носители торпед и предлагавших использовать их против неприятельских кораблей.

Англичане применили свои торпедные катера против кораблей советского флота.

В ночь на 18 августа 1919 года группа катеров во взаимодействии с авиацией сделала попытку внезапно прорваться в гавань Кронштадт, где стояли советские линейные корабли и крейсера, составлявшие основное ядро флота, и торпедами потопить их. Все, казалось, было рассчитано на успех. Нападение совершилось ночью со стороны Петрограда, скрытность подхода обеспечивала авиация, глушившая рев моторов катеров и отвлекавшая внимание наблюдателей. Но английские интервенты просчитались. Они натолкнулись на высокую бдительность советских моряков, их хорошую боевую выучку.

Сигнальщики эскадренного миноносца «Гавриил», стоявшего в то время в дозоре, своевременно обнаружи-

ли вражеские катера. Последовали меткие залпы. Три торпедных катера были потоплены огнем миноносца, один взорвался при входе в гавань. Операция по уничтожению Советского Военно-Морского Флота не удалась империалистам.

Торпедные катера интервентов находились и в Каспийском море. При освобождении порта Энзели советская Каспийская флотилия захватила более десяти английских торпедных катеров.

* * *

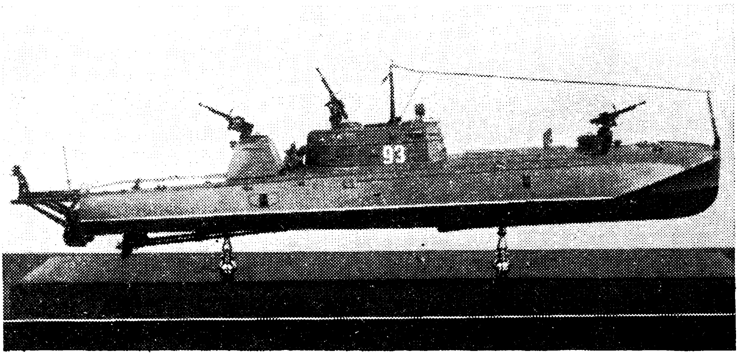
Когда первая мировая война закончилась, перед морскими тактиками уже не стоял вопрос — строить торпедные катера или нет. Они проявили себя, как необходимый класс боевых кораблей, особенно для борьбы на стесненных морских театрах. Торпедные катера получили всеобщее признание, и теперь речь шла только лишь о том, как их улучшить, как повысить их боевые возможности.

Тактическая и конструкторская мысль работала в двух направлениях. Первое отражало стремление сохранить основные размеры катера возможно малыми и добиться улучшения его боевых качеств путем усовершенствования двигателей, оружия, обводов корпуса. Представители второго направления, наоборот, стремились повысить мореходность, дальность плавания катеров за счет увеличения их размеров. Развитие обоих направлений привело в конечном счете к созданию двух подклассов торпедных катеров — ближнего и дальнего действия.

В Советском Военно-Морском Флоте торпедные катера появились в конце 20-х годов. Проектирование их было поручено коллективу конструкторов Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Руководил работами инженер А. Н. Туполев, известный в наши дни как выдающийся конструктор реактивных воздушных лайнеров, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии. В те годы Туполев работал над опытными глиссирующими катерами.

В 1927 году на Черном море производились испытания первого советского торпедного катера. Его творцы назвали свое детище ласковым именем «Первенец». Это

был катер ближнего действия. Его пробовали в самых различных условиях погоды и состояния моря. Учтя положительные и отрицательные стороны «Первенца», конструкторы создали новый катер типа «Г-4» (глиссирующий четвертый), который и был принят на вооружение. Через несколько лет флот получил улучшенную модель — «Г-5». Этот катер по своим боевым возможностям стоял значительно выше своих предшественников. Мощный двигатель (до 1200 лошадиных сил) позволял развивать



Модель советского торпедного катера типа «Г-5»

скорость до 50 узлов (свыше 90 километров). Главное вооружение — две торпеды. По сравнению с прежними эти торпеды имели в три раза больше взрывчатого вещества, значительно выше скорость и дальность хода.

Вместо торпед катера могли принимать на борт по нескольку мин. Тогда катер из торпедного превращался в маленький минный заградитель, тоже опасный для противника. Он мог скрытно и внезапно появляться у вражеских портов или на путях движения вражеских кораблей и производить постановку мин.

Увеличился калибр и повысилось качество артиллерийского вооружения. На катере устанавливались две-три спаренные установки крупнокалиберных пулеметов или такое же количество автоматических малокалиберных пушек.

Примерно в те же годы судостроители создали катер дальнего действия типа «Д-3». Он располагал таким же

вооружением, как и «Г-5». По скорости хода «Д-3» уступал своему предшественнику, зато имел значительно большую мореходность и дальность действия, что соответствовало его боевому назначению.

В 1928 году на Черноморском и Балтийском флотах сформировались дивизионы торпедных катеров, а в начале 30-х годов на этих флотах и на Тихом океане были созданы бригады. Первыми бригадами торпедных катеров командовали: на Черноморском флоте — И. Л. Кравец, на Балтике — В. Ф. Чернышев, на Тихоокеанском флоте — Ф. С. Октябрьский. Начальником штаба Тихоокеанского соединения торпедных катеров был А. Г. Головко.

Начиная с 1929 года торпедные катера принимали непосредственное участие в маневрах и учениях флотов. В учебных боях и атаках командиры катеров и их экипажи показали хорошую боевую выучку, умение эффективно использовать свое грозное оружие.

В 1937 году бригаде торпедных катеров Краснознаменного Балтийского флота за высокие показатели в боевой подготовке была вручена Грамота Народного Комиссара Обороны.

А над миром уже сгущались черные тучи второй мировой войны. Германский фашизм, не встречая серьезного противодействия своим притязаниям на мировое господство, все больше наглел. Немецкие войска захватили Австрию, Чехословакию, Польшу и другие страны Европы.

Война приближалась к границам СССР.

22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно, без объявления войны вторглась в пределы Советского Союза. Началась самая жестокая из всех войн, когда-либо пережитых народами нашей страны.

Война на наших морских театрах приняла своеобразную форму. Без классических боев и сражений линейных сил, за которыми в прошлых войнах обычно следовали длительные паузы, но все же упорная, кровопролитная, не на жизнь, а на смерть, исключительно напряженная, непрерывная и ведущаяся в море, под водой, в воздухе и прибрежных районах всеми средствами, без пауз и отдыха, целеустремленная только на то, чтобы бить и последовательно уничтожать немецких захватчиков, где бы они ни были — эта та же «истребительная война», пе-

ренесенная на море, — писал адмирал Флота СССР И. С. Исаков.

Рассчитывая на молниеносное наступление на суше, немецко-фашистское командование ставило перед своими военно-морскими силами ограниченную задачу — блокировать Советский Военно-Морской Флот в его базах. К началу войны Германия имела в Балтийском море 3 линейных корабля, 8 тяжелых и легких крейсеров, 27 эскадренных миноносцев, 83 подводные лодки и большое количество сторожевых кораблей, тральщиков и катеров. В одном только Финском заливе базировалось потом более 48 различных кораблей.

На Крайнем Севере в базах Норвегии и Финляндии — Тронхейм, Тромсе, Хаммерфест, Нарвик, Киркенес и Петсамо (Печенга) — гитлеровцы сосредоточили в общей сложности около 50 кораблей и вспомогательных судов. На Черном море германское командование планировало использование румынского королевского флота, состоявшего из 35 различных кораблей и боевых катеров.

Военно-Морской Флот Советского Союза в своем техническом и боевом развитии, в организации и подготовке личного состава сделал накануне войны крупный шаг вперед и был готов к защите морских рубежей Родины.

Флот быстро пополнялся. Только в 1940 году на верфях страны было заложено 100 боевых кораблей, главным образом эскадренных миноносцев, подводных лодок, сторожевых кораблей, тральщиков, торпедных и сторожевых катеров. Кроме того, находилось в постройке еще 169 кораблей всех классов, часть которых была закончена в первой половине 1941 года и приняла участие в войне.

В основу подготовки флота к боевым действиям на море был положен принцип согласованного взаимодействия всех сил флота как в наступательном, так и в оборонительном боях.

Роль ударных сил отводилась подводным лодкам и авиации, а из надводных кораблей — легким силам, особенно торпедным катерам.

Флоты отрабатывали проведение операций на море как самостоятельно силами флота, так и совместно с сухопутными войсками и авиацией, при этом все задачи решались по единому плану и руководству в интересах достижения общих целей.

Накануне Великой Отечественной войны наш Военно-Морской Флот был развернут следующим образом.

На Севере главной базой флота являлся город Полярный. В его бухтах размещались основные силы флота — более 50 боевых кораблей различных классов: подводные лодки, эскадренные миноносцы, сторожевые корабли и катера, торпедные катера. Надводные корабли и подводные лодки организационно сводились в несколько самостоятельных соединений, а морская авиация — в части. В Архангельске находилась беломорская военно-морская база. В состав сил Северного флота также входил Мурманский укрепленный район, имевший в своем составе несколько артиллерийских батарей. В ходе войны Северный флот прикрывал приморский фланг сухопутного фронта от десантов и ударов вражеских кораблей, защищал свои морские сообщения, непрерывными ударами по коммуникациям врага, его кораблям и базам нарушал транспортные перевозки противника и лишал его инициативы на море.

Краснознаменный Балтийский флот и подчиненные ему части береговой обороны должны были оборонять побережье Балтийского моря, не допускать захвата противником баз с моря и высадки десанта, а также проникновения кораблей противника в Финский и Рижский заливы.

Главной базой Краснознаменного Балтийского флота был Таллин. Здесь располагалась эскадра, в которую входили два линкора, лидеры и эсминцы, а также силы базы, состоявшие из сторожевых кораблей, тральщиков и сторожевых катеров.

На Усть-Двинск базировались соединения надводных кораблей: крейсер «Киров», эскадренные миноносцы, сторожевики.

Базы находились также в Либаве, Ханко, Палдиски. Главной тыловой базой являлся Кронштадт. Некоторые части сил флота, особенно подвергавшиеся достройке и реконструкции, дислоцировались в Ленинграде. Полки и соединения авиации базировались на аэродромах, расположенных на весьма значительном протяжении — от Либавы до Новой Ладоги.

С развертыванием военно-морских баз на территориях Эстонской и Латвийской социалистических республик

флот из восточной части Финского залива вышел на просторы Балтийского моря.

В первый период войны оборона военно-морских баз и островов Краснознаменным Балтийским флотом сыграла важную роль в срыве немецко-фашистского наступления на ленинградском стратегическом направлении.

При обороне Таллина мощная морская артиллерия крейсера «Киров», эскадренных миноносцев и канонерских лодок нанесла врагу большой урон.

Под Ленинградом вели огонь с моря линейные корабли «Петропавловск» и «Октябрьская революция», крейсера, лидеры, эскадренные миноносцы и другие корабли. Лавина сокрушительного огня артиллерии кораблей и береговой обороны Краснознаменного Балтийского флота сеяла смерть в рядах захватчиков. Одни только комендоры линейного корабля «Октябрьская революция» разгромили несколько мотомеханизированных колонн и крупнокалиберных батарей противника и уничтожили много его живой силы и техники.

Активно содействовала нашим войскам морская авиация, успешно действовали в море подводные лодки и торпедные катера.

На Черноморский флот — главная база Севастополь — возлагалась оборона северного и восточного побережий Черного моря, защита своих морских сообщений и нарушение коммуникаций врага.

В состав флота входили эскадра, подводные лодки, силы других военно-морских баз, военно-воздушные силы. Наиболее важные участки побережья и отдельные объекты надежно прикрывались береговой артиллерией.

В устье Дуная для защиты южных границ Молдавской республики была развернута Дунайская военная флотилия. В ее составе было 5 мониторов, 22 бронекатера, 5 вооруженных глиссеров и несколько вспомогательных судов, а также шесть подвижных береговых батарей.

В начале войны, когда наши войска вели тяжелые оборонительные бои, линейные корабли, крейсера, эскадренные миноносцы и другие корабли артиллерийским огнем поддерживали действия пехотинцев.

В обороне Одессы кроме подвижной береговой артиллерии активно участвовали крейсер «Коминтерн»,

эскадренные миноносцы «Шаумян», «Незаможник», «Фрунзе», «Дзержинский», канонерские лодки «Красная Грузия», «Красная Армения» и другие корабли. За три с половиной месяца обороны Одессы только транспортный флот Черноморского бассейна сделал в направлениях Одесса — Севастополь — Одесса 911 пароходорейсов, не считая нескольких сотен рейсов боевых кораблей и катеров. За это время в Одессу было доставлено более 58 тысяч человек.

Главную базу — Севастополь — обороняли 31 корабль, в том числе линкор, 5 крейсеров, 2 лидера и 11 эскадренных миноносцев. Корабли флота провели в общей сложности 407 стрельб по вражеским целям.

Торпедные катера в это время включались в состав конвоев, охраняли наши транспорты на коммуникациях Одесса — Севастополь, активно участвовали наравне с другими кораблями в обороне Одессы, Севастополя, Керчи, выполняли другие боевые задачи.

Героическая оборона Одессы, Севастополя, Таллина, островов Моонзундского архипелага, Ханко, Ленинграда, Мурманска составляет ярчайшие страницы военной истории нашей Родины, является замечательным примером взаимодействия сухопутных войск и флота.

Под давлением превосходящих сил противника Советская Армия была вынуждена отступить в глубь страны. В связи с этим Балтийский флот потерял все базы, за исключением Кронштадта и Ленинграда. У Черноморского флота осталось несколько второстепенных баз в юго-восточной части Черного моря. На том и на другом флотах до предела сузилась возможность применения крупных надводных кораблей в боевых действиях в открытом море. Вся тяжесть борьбы легла на подводные лодки, морскую авиацию и малые надводные корабли, в том числе на торпедные катера. Роль этих сил еще больше возросла в период наступательных операций Советской Армии. Стремительный темп наступления армейских частей потребовал от флота значительно сократить сроки подготовки морских сил и боевых средств и проводить сами операции ускоренными темпами.

Эту задачу наиболее успешно могли решать только малые надводные корабли. Для больших кораблей очень серьезной помехой являлась минная опасность, на ликвидацию которой потребовалось бы длительное время.

До войны у морских тактиков существовало мнение, что торпедные катера могут применяться на море только против кораблей и транспортов и в основном в темное время суток. Условия войны заставили многое пересмотреть. Торпедные катера во взаимодействии с истребительной авиацией и другими классами кораблей предпринимали атаки в дневное время. После небольшого дооборудования они стали выполнять активные минные постановки, привлекались к десантным операциям как силы прикрытия или как средства высадки передовых отрядов, выполняли другие различные задания: спасали летчиков, упавших в море с поврежденных самолетов, несли дозор, вели борьбу с подводными лодками, высаживали разведывательные группы в тыл противника.

Таким образом, торпедные катера превратились в универсальные корабли, и, как показала практика, они со своими задачами успешно справились.

На морских сообщениях

Советские катерники встретились лицом к лицу с врагом в первые же дни войны.

Наступая, гитлеровские войска растянули свои сухопутные коммуникации. Железные и шоссейные дороги не справлялись с потоком грузов, кроме того, они постоянно находились под воздействием нашей авиации и партизан.

В этих условиях для фашистской Германии возросло значение морских перевозок. В оккупированные порты Советской Прибалтики потянулись конвои из транспортов, барж, шхун, шедших в охранении боевых кораблей.

Чтобы обеспечить движение кораблей и судов в наиболее опасном районе — Ирбенском проливе, гитлеровское командование перебазировало часть своих легких сил в захваченные перед этим порты Либаву, Виндаву и Усть-Двинск. На северном побережье Курляндского полуострова были установлены береговые батареи.

Что касается Заполярья, то здесь, по признанию самих немцев, ведение войны полностью зависело от морских сообщений. Из-за отсутствия в Северной Финляндии и Северной Норвегии железных дорог единственным путем, по которому противник доставлял на этот отдаленный театр военных действий вооружение и продовольствие, был морской путь. Гитлеровцы вывозили из Пет-

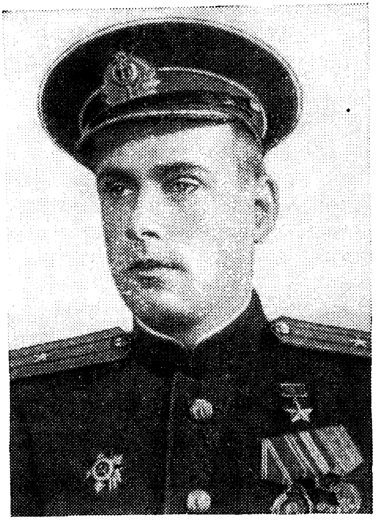
само и Киркенеса никелевую руду. Поэтому фашистское командование вынуждено было привлекать для перевозок большое количество транспортных судов. Ежемесячно между портами Северной Финляндии и Северной Норвегии проходило в среднем 25 конвоев общей численностью до 150 транспортов и 300 боевых кораблей охранения.

Командование Краснознаменного Балтийского флота для обороны Моонзундских островов и действий на морских сообщениях противника в числе других сил перебросило сюда с Ханко дивизион торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта С. А. Осипова. Маневренную базу катеров организовали в районе юго-западной оконечности острова Эзель, на полуострове Сырве, в рыбацком поселке Мынту. Отсюда было ближе всего к путям вражеских караванов.

Когда бы фашисты ни проводили свои конвои — днем или ночью, в штиль или непогоду, — торпедные катера неизменно выходили навстречу врагу. В течение первых двух месяцев войны катерники совершили около 40 выходов на поиск противника, провели при этом более 20 боев, часто с превосходящими силами. Такое высокое боевое напряжение могли выдержать только советские люди, боровшиеся за свою свободу и независимость.

Первый бой торпедные катера провели 13 июля 1941 года с конвоем, который насчитывал в своем составе 48 вымпелов. Несколько транспортов и самоходных барж, груженных войсками и техникой, шли в охранении большого числа миноносцев, сторожевых кораблей, тральщиков. Четыре торпедных катера под командованием старшего лейтенанта В. П. Гуманенко решительно атаковали вражеские корабли и суда и потопили два транспорта, миноносец и десантную баржу. Этот бой, где маленьким катерам противостояли куда более мощные корабли, и в большом количестве, показал, какими боевыми возможностями располагают торпедные катера. Он явился серьезной проверкой боевой выучки экипажей, тактической подготовленности командиров. И советские катерники с честью выдержали суровый экзамен.

Крупный успех был достигнут 26 июля в бою с конвоем, состоявшим из 2 транспортов и 18 кораблей охранения. Торпедные катера, возглавляемые С. А. Осипо-



Герой Советского Союза капитан 3 ранга С. А. Осипов. Фото времен войны

вым, вышли в атаку после того, как по конвою нанесли удар наши бомбардировщики.

Через несколько дней группа торпедных катеров во главе с С. А. Осиповым и В. П. Гуманенко атаковала отряд боевых кораблей, состоявший из двух миноносцев и трех тральщиков. Прорвавшись через сильный заградительный огонь, катера успешно завершили атаку, потопив два тральщика и повредив миноносец.

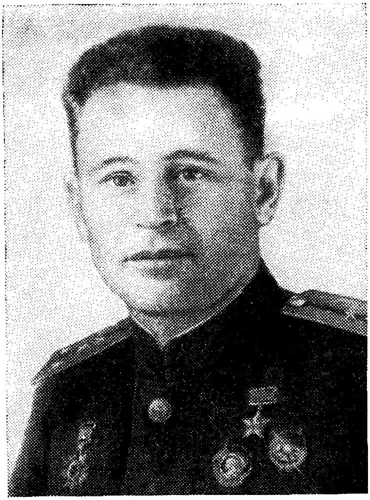
Атаки Советских Военно-морских сил с Моонзундских островов вызывали постоянную тревогу германского командования, которое даже в своих депешах в ставку Гитлера жаловалось, что «противник имеет возможность действовать в районе между Таллином и Балтийскими островами, доставляя нам беспокойство, атакуя наши морские линии снабжения и наш правый фланг».

Чтобы уменьшить потери, гитлеровцы решили не подставлять больше под удар крупные транспорты и стали производить перевозки на малых судах, самоходных баржах, сейнерах, шхунах. До сентября катерникам пришлось бороться главным образом с этим «москитным» транспортным флотом, который представлял невыгодную для торпед цель.

2 сентября балтийцы провели последний бой с вражеским конвоем в районе Ирбенского пролива, атаковав транспорт, который шел в охранении трех миноносцев. Хотя штормовая погода не позволяла катерам во время атаки развивать большую скорость, они преодолели ураганный огонь кораблей, а также береговой артиллерии и, сблизившись с целью на короткую дистанцию, потопили транспорт и повредили миноносец.

После захвата Таллина противник повел решительное наступление на Моонзундские острова с суши и с моря. Одновременно фашистское морское командование предприняло попытку высадить десант в наш тыл.

Моонзундский архипелаг находился в полном отрыве от фронта, и участок земли близ пристани Мынту был последним нашим оплотом.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант В. П. Гуманенко. Фото времен войны

13 сентября воздушная разведка обнаружила десантный отряд противника, шедший в направлении острова Эзель. Группа торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта С. А. Осипова вышла из базы к месту предполагаемой высадки — району озера Вильзанд. Однако, прибыв в указанный район, катерники не обнаружили здесь никакого десанта. Тогда командир решил идти в бухту Лыу и, маскируясь под берегом, ждать новых донесений о движении десанта. Проходили час за часом, а противника все не было. И только к вечеру на горизонте показались дымы, а затем отчетливо стали вырисовываться транспорты, шедшие в охранении боевых кораблей.

Осипов терпеливо ждал. Бурун от движения катера виден на большой дистанции, и, чтобы сохранить за собой внезапность, командир группы решил не торопиться с началом атаки, тем более, что за спиной у катерников на побережье располагалась береговая артиллерия, которая, несомненно, должна была усилить атаку. Минуты ожидания казались долгими часами. Кое-кто из командиров торпедных катеров начал волноваться — не опоздать бы. Вообще казалось удивительным, как мог Осипов — этот энергичный, беспокойный, вечно находившийся в движении человек, так терпеливо ждать прибли-

жения врага. Но командир группы ждал. Ждал, чтобы ударить наверняка.

К бухте Лыу приближались шесть транспортов в охранении семи миноносцев и четырех сторожевых катеров. Охранение держалось мористее, окружив транспорты полукольцом. Как только десант вошел в зону обстрела, Осипов вызвал по радио истребители прикрытия и приказал командирам катеров заводить моторы.

— Атака!

Корабли противника не ожидали появления советских катеров. Сначала, как это было нередко в первые дни, они приняли их за свои и начали подавать опознавательные сигналы. Просчет врага позволил катерам безболезненно сократить дистанцию, не подвергаясь противодействию. Но вот вражеские корабли ощетинились вспышками залпов. В ответ заговорили орудия нашей береговой артиллерии. Вовремя подоспели к месту боя и самолеты-истребители. Они словно зонтом прикрыли торпедные катера от атак с воздуха. Впрочем, командир группы истребителей, убедившись, что воздушной угрозы катерам пока нет, часть самолетов направил на штурмовку кораблей охранения.

Отчаянные попытки миноносцев и сторожевых катеров противника помешать атаке оказались тщетными: было уже слишком поздно. Всего пять-шесть минут потребовалось катерникам, чтобы сблизиться с конвоем. Головной катер поставил дымовую завесу и вышел в атаку на ближайший транспорт. Выпустив одну торпеду, командир катера совершил искусный стремительный маневр и атаковал второй транспорт. Два мощных взрыва раздались почти одновременно. Вслед за ними прогремел и третий — две торпеды второго катера решили участь еще одного транспорта. Четвертый потопила береговая артиллерия.

Так совместными усилиями торпедных катеров, авиации и береговой артиллерии была одержана важная победа. Потеряв четыре транспорта с войсками из шести, гитлеровцы убрались восвояси.

Когда же врагу удалось все-таки захватить остров Эзель, торпедные катера перебазировались на полуостров Ханко, а затем в Кронштадт и Ленинград.

Условия для действий торпедных катеров теперь во

многом ухудшились. Стремясь заблокировать корабли нашего флота и обезопасить свои морские перевозки, фашистское командование создало в восточной части Финского залива два мощных рубежа из минно-сетевых заграждений и других позиционных средств. Эти рубежи охранялись корабельными дозорами, защищались береговыми батареями, авиацией и значительным количеством сторожевых кораблей, канонерских лодок, тральщиков и катеров. Многочисленные посты наблюдения, расположенные на островах и на побережье, просматривали залив днем и ночью.

Торпедные катера Краснознаменного Балтийского флота сумели преодолеть все преграды и в сложившейся тяжелой обстановке продолжали активно действовать на вражеских морских путях. Торпедные катера проводили систематический поиск в восточной части Финского залива, периодически появляясь в районе к западу от острова Гогланд, доходили до Таллина и Хельсинки. Гитлеровцы выставили дополнительно большое количество противокатерных мин, усилили дозоры из сторожевых катеров, привлекали к защите коммуникаций береговую артиллерию. Но и наши катерники в этой борьбе не оставались одинокими. Их действия периодически поддерживались сторожевыми катерами и авиацией.

Наступил 1944 год. Советские войска с боями освобождали от оккупантов Прибалтику, острова Бьеркского и Моонзундского архипелагов. Быстрый темп наступления наших войск на широком фронте потребовал от катерников выполнения различных боевых задач в короткие сроки. Торпедные катера участвовали в высадке десантов на острова, обеспечивали траление в Нарвском и Выборгском заливах, продолжали действовать на морских сообщениях противника.

Успехи пехотинцев вдохновляли катерников. Их атаки день ото дня становились все более настойчивыми. В период траления Нарвского залива корабли противника не раз своими набегами пытались сорвать работу тральщиков. И всякий раз торпедные катера при поддержке артиллерийского огня бронекатеров отгоняли врага.

Тяжелыми были бои во второй половине июня, когда наши войска заняли Выборг и приступили к освобождению островов Бьеркского архипелага, лежащих у



Капитан 1 ранга Г. Г. Олейник. Фото времен войны

входа в Выборгский залив. Стремясь удержать в своих руках острова, противник сосредоточил в районе Котка — Выборг миноносцы, канонерские лодки, сторожевые корабли, десантные баржи. Немецко-фашистский флот поддерживал свои войска в боях за острова, противодействовал нашим кораблям, производившим траление в Нарвском и Выборгском заливах, постановкой мин и корабельными дозорами пытался помешать прорыву торпедных катеров на морские пути сообщения. Всего для защиты морских сообщений в Финском заливе и обороны островов гитлеровцы сосредоточили более 200 различных кораблей.

Несмотря на это, Краснознаменная бригада торпедных катеров наносила по врагу удар за ударом. Мощь и успешность этих ударов возросли, так как они наносились большими группами торпедных катеров во взаимодействии с авиацией и бронекатерами.

Командир соединения капитан 1 ранга Г. Г. Олейник, штаб и политотдел в сжатые сроки подготовили к решающим боям большое количество катеров, принятых от промышленности, организовали четкое взаимодействие с соединениями истребительной и штурмовой авиации, а также с бронекатерами, непрерывно осуществляли руководство боевыми действиями дивизионов.

Блестящую атаку произвела 31 мая группа торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга С. А. Осипова.

Истребители, прикрывавшие группы, произвели доразведку противника и точно навели катера на вражеский конвой, следовавший в составе трех быстроходных десантных барж, четырех сторожевых кораблей, семи



Вице-адмирал Г. Г. Олейник (слева) принимает парад кораблей. Послевоенное фото

тральщиков и катеров. Преодолев сильный артиллерийский огонь кораблей, катера с короткой дистанции потопили три сторожевых корабля и тральщик, повредили второй тральщик и быстроходную десантную баржу.

Большое напряжение пришлось выдержать катерникам ночью 21 июня, когда в море одновременно вышло более 20 торпедных катеров — две группы в Нарвский залив и четыре — в Выборгский. В Нарвском заливе катерники атаковали конвой, состоявший из десантных барж. Его охраняли тральщики и сторожевые корабли. Они открыли по атакующим сильный заградительный огонь. Наши катера преодолели огненную завесу. Их торпедные залпы были, как всегда, меткими. Два сторожевых корабля и тральщик отправились на дно. Успешно выполнили свою задачу и торпедные катера, действовавшие в Выборгском заливе.

Всего в боях 1944 года балтийские катерники потопили в Финском заливе 3 миноносца, 13 сторожевых кораблей и катеров, 12 тральщиков, 3 транспорта, 5 десантных барж и повредили более 20 кораблей и судов

противника. Кроме того, пулеметчики катеров сбили два вражеских самолета.

Когда наши войска заняли остров Эзель, часть торпедных катеров перебазировалась в Мынту, в ту самую Мынту, которую три года назад им пришлось покинуть под натиском превосходивших сил гитлеровцев. Тогда катера уходили на восток. Теперь их путь лежал на запад.

Советская Армия била врага в его собственном логове. Торпедные катера совместно с авиацией и подводными лодками активно участвовали в ликвидации прижатых к морю вражеских группировок, топили вражеские корабли и транспорты на подходах к Либаве и Пиллау, а также развернули свои действия в районе Свиноустье и островов Борнхольм и Рюген.

В начале февраля 1945 года после занятия нашими войсками Клайпеды Краснознаменная бригада торпедных катеров получила приказ перебазироваться в район боевых действий. Семь торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Е. В. Осецкого перешли с острова Эзель во временно оборудованную стоянку Свента, расположенную в тридцати милях южнее Либавы. Трудным был этот переход. Катера застиг шторм. Большая волна клала маленькие корабли с борта на борт. На подходе к Свенте катера встретили плавающий лед. Пришлось пробиваться через ледяное поле шириною более 10 миль, к тому же ночью. Катера покрылись ледяной коркой. Льдом забивало кингстоны. Моряки в обледенелой одежде крюками отталкивали наседавшие льдины. Казалось, не будет конца этой застывшей от холода воде. И все-таки катера пробились в Свенту. Впрочем, и здесь не удалось ни отдохнуть, ни даже обсушиться. Разыгрался шторм. Катера било друг о друга. Приходилось их удерживать, стоя на пирсе, или уходить отстаиваться на рейде. А впереди — жестокие бои с отчаянно сопротивлявшимся врагом.

Вторая группа катеров прибыла в Свенту через несколько дней на платформах по железной дороге. Короткая подготовка, и катера пошли в бой.

В Курляндии советские войска прижали к морю крупную группировку противника. Она снабжалась только морем, через порт Либаву. Наша авиация наносила удар за ударом по Либаве и по конвоям в открытом море.

Там же их подстерегали подводные лодки. А перед торпедными катерами была поставлена задача — действовать против вражеских конвоев непосредственно на подходах к порту Либава в ночное время.

Гитлеровцы предпринимали отчаянные попытки защитить свои морские пути сообщения. Они бросили на их оборону десятки боевых кораблей и большое количество самолетов. Гитлеровская авиация производила налеты на стоянку торпедных катеров, сторожевые катера



Торпедный залп

противника выслеживали их, стараясь окружить и уничтожить в неравном бою.

Советским катерникам приходилось действовать в суровых зимних условиях открытого моря. Штормовая погода, обледенение создавали большие трудности в использовании оружия, увеличивали напряжение катерников. Но ничто не могло остановить наступательного порыва моряков, которые стремились идти нога в ногу со своими собратьями на сухопутном фронте.

На рассвете 18 февраля четыре торпедных катера под командованием капитанов 3 ранга Г. П. Тимченко и Е. В. Осецкого обнаружили конвой в составе двух транспортов, сторожевого корабля и тральщика, решительно атаковали его и потопили оба транспорта. Через несколь-

ко дней катерники увеличили боевой счет еще на два транспорта и сторожевой корабль.

17 марта группа под командованием капитана 3 ранга М. Г. Чебыкина (четыре катера) встретила в море конвой противника и потопила четыре транспорта.

Командование флота, учитывая возросшее сопротивление врага, в конце марта усилило бригаду еще одной группой торпедных катеров дальнего действия, что дало возможность катерникам в апреле расширить операции на морских сообщениях. Отряд торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта П. П. Ефименко был перебазирован в занятый нашими войсками порт Нейфарвассер — центральный в Данцигской бухте. Отсюда катерники провели десять ночных поисков (на подходах к полуострову Хель) и потопили несколько вражеских транспортов и кораблей, захватили в плен буксир, мотобот и катер с гитлеровскими солдатами.

Дальнейший путь на запад привел торпедные катера в Кольберг. Они не позволяли противнику использовать для эвакуации войск порт Свиноустье. После падения Свиноустья радиус действия катеров распространился до середины Балтийского моря — к островам Борнхольм и Рюген. Здесь катера выполняли свою последнюю боевую задачу: пресекали попытки гитлеровцев бежать в нейтральную Швецию.

Всего за годы войны во взаимодействии с летчиками катерники Краснознаменного Балтийского флота пустили на дно 119 кораблей противника и повредили 38.

* * *

Активно вели боевые действия на морских сообщениях торпедные катера Черноморского флота.

В 1942—1943 годах, когда наши войска обороняли Кавказ, довольно оживленной стала коммуникация между портами Болгарии, Румынии и Крымским полуостровом. Значительным стало движение вражеских судов вдоль Южного побережья Крыма, в Керченском проливе, а с уходом наших войск из Новороссийска — на линии Керчь — Анапа.

Подводные лодки Черноморского флота развернули свои действия в западной части моря, а торпедным катерам выделили районы поиска между портом Феодосией

и портами Керченского пролива, а затем и в районе Анапы.

Задача нарушения вражеских перевозок была возложена на 1-ю и 2-ю бригады торпедных катеров. Действовать приходилось в очень сложной обстановке. Ближайшей базой, из которой катера могли выходить в район Керченского пролива и Крыма, был Геленджик. От него до Керчи — 110 миль, до Феодосии — 130 миль и до Ялты — 170 миль. Эти расстояния — на пределе дальности катеров, что, конечно, уменьшало время поиска и снижало боевые возможности. Чтобы катера могли дойти до названных пунктов, провести атаку и возвратиться в базу, на них за счет одной торпеды приходилось ставить дополнительные емкости с горючим.

Катера выходили в море небольшими группами — по два, по три.

Наиболее успешно действовали торпедные катера в период изгнания фашистов с Таманского полуострова в конце 1943 года. В это время черноморские катерники провели ряд боев с самоходными десантными баржами противника. Надо сказать, что из всех объектов, против которых приходилось действовать торпедным катерам, самоходные десантные баржи — небольшие по размерам, имевшие хорошую маневренность — были наиболее опасными. Вооружение их состояло из автоматических пушек. Чтобы уничтожить такую баржу торпедой, катеру приходилось под сильным артиллерийским огнем сближаться с ней на самую короткую дистанцию: 150—200 метров, как говорили моряки, на пистолетный выстрел. В помощь торпедным катерам в их борьбе с вражескими сторожевыми катерами и быстроходными десантными баржами судостроительные верфи стали отправлять катера, вооруженные ракетной установкой, той самой, которую пехотинцы ласково окрестили «Катюшей».

Эти катера включались в состав группы торпедных катеров и помогали им своим сокрушительным огнем. Они могли действовать и самостоятельно, производили огневые налеты на вражеские артиллерийские позиции, порты и другие объекты.

Систематически воздействуя на вражеские конвои в районе Анапа — Керченский пролив — Феодосия, наши



Капитан 2 ранга В. Т. Проценко.
Фото времен войны

катерники причинили противнику большой материальный ущерб, потопили более 30 самоходных, сухогрузных барж и катеров. Черноморцы держали гитлеровцев в постоянном напряжении, вынудили их отказаться от использования порта Анапа, заставили немецко-фашистское командование снять с кавказского направления часть самолетов и бросить их на поиск торпедных катеров. Но возрастающее противодействие гитлеровской авиации не ослабило боевого порыва черноморских катерников, которые продолжали наращивать силу ударов по вражеским коммуникациям и портам.

Начались бои за освобождение Крымского полуострова. Наша разведка обнаружила резкое увеличение масштаба морских перевозок между Севастополем и западными портами Черного моря. Если в первом квартале 1944 года противник провел 90 конвоев, то в апреле их было обнаружено 146, за первые 12 суток мая — 110, не считая одиночных транспортов. Для обеспечения перевозок гитлеровцы мобилизовали более 300 различных судов.

Перед моряками Черноморского флота была поставлена задача — сорвать снабжение, а затем и эвакуацию

фашистских войск с Крымского полуострова. Командование флота спланировало морскую операцию по нарушению сообщений противника между портами Крымского полуострова и портами Румынии и Болгарии. Подводным лодкам и авиации ставилась задача — бить врага в открытом море, а торпедным катерам у Крымского побережья. Летчики, подводники и катерники стали наносить удар за ударом по вражеским конвоям.



Контр-адмирал В. Т. Проценко. Послевоенное фото

Как только войска 4-го Украинского фронта вышли к Перекопу, командование флота перебросило из портов Кавказского побережья в район Каркинитского залива (за Крымский полуостров) соединение торпедных катеров. Командовал им капитан 2 ранга В. Т. Проценко. Этот смелый тактический ход был предпринят для того, чтобы отрезать крымские порты, занятые врагом, от его баз в Болгарии и Румынии. Марш-маневр проводился в два этапа. Сначала, 6 марта 1944 года, в Скадовск перешли десять торпедных катеров во главе с командиром соединения, а затем, 12 апреля, шесть торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга А. П. Тууля.

Подобный переход делался впервые и послужил серьезным испытанием для всего личного состава. Сложность перехода заключалась в том, что катера должны были пройти 500 миль открытым морем в штормовую погоду, обойти вокруг Крымского полуострова, все побережье которого занято противником.

Командир соединения капитан 2 ранга Проценко в совершенстве знал катерное дело, обладал хорошими организаторскими способностями. В короткий срок он подготовил соединение к трудному переходу. Над спокойным морем клубился туман, когда отправились в путь боевые



Герой Советского Союза капитан-лейтенант С. Н. Котов. Фото времен войны

корабли. Каждый был загружен до предела топливом, так как катерам предстояло пройти расстояние, равное двойной дальности плавания. Двадцать шесть часов длился переход, двадцать шесть часов не смыкая глаз стояли у штурвалов командиры катеров. На руках у них появились кровавые мозоли, от усталости подкашивались ноги, но офицеры мужественно переносили трудности, упрямо вели вперед свои маленькие корабли. Двадцать шесть часов стояли на своих боевых постах боцманы, мотористы, радисты. Как и их командиры, все матросы и старшины стойко выдерживали свою необычно долгую вахту.

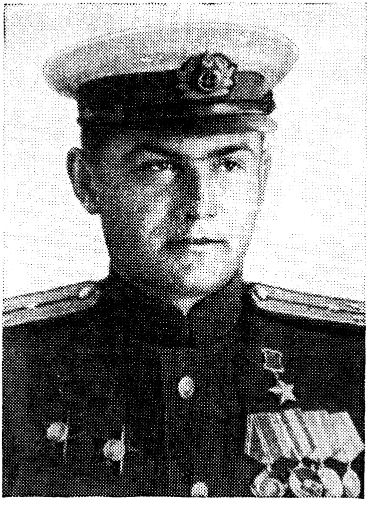
Через некоторое время, после того как была освобождена от оккупантов Ялта, туда было переброшено другое соединение торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга Г. Д. Дьяченко, офицера большой военной культуры, смелого тактика. Это соединение действовало на ближних подступах к Севастополю. Таким образом, оба соединения как бы взяли в клещи с севера (из Скадовска) и юга (из Ялты) морские пути сообщения врага, и его конвои стали нести чувствительные потери.

Надо сказать, что в это время в борьбе с вражескими конвоями получила дальнейшее развитие тактика совместных действий торпедных катеров с катерами, вооруженными ракетными установками.

При атаке конвоя катера с ракетными установками завязывали бой с охранением, сковывали его, а основные силы в это время выходили в атаку на транспорты.

В ночь на 4 мая 1944 года два катера под командованием старшего лейтенанта П. М. Смирнова вышли из Ев-

патории на поиск противника у Севастополя. Одновременно из Ялты вышли четыре катера во главе с командиром дивизиона капитан-лейтенантом С. Н. Котовым. К середине ночи группа Смирнова обнаружила конвой из нескольких транспортов в охранении сторожевых катеров. Командир ракетного катера лейтенант Котов завязал бой со сторожевыми катерами, а лейтенант Г. С. Юрченко прорвался на своем катере к транспорту и потопил его. Тем временем Котов залпами из реактивной установки потопил сухогрузную баржу и повредил вражеский сторожевой катер. После этого конвой атаковала группа капитан-лейтенанта С. Н. Котова.



Герой Советского Союза старший лейтенант Г. А. Рогачевский. Фото времен войны

Артиллерийский огонь вражеских кораблей не остановил советских катерников. Старший лейтенант Г. А. Рогачевский двумя торпедами потопил транспорт и самоходную десантную баржу. Еще один транспорт потопил лейтенант И. И. Опушнев. Но молодой офицер, стараясь действовать наверняка, подошел слишком близко к вражеским судам и получил повреждение: осколком снаряда перебило масляный трубопровод. Ход катера уменьшился. Гитлеровцы обрушили на поврежденный советский корабль град снарядов. Положение спас командир отделения мотористов старшина 1-й статьи Самолетов. Дорога была каждая секунда, и мужественный моряк зажал поврежденную магистраль руками. Температура масла достигала 85 градусов. Надо ли говорить, какую боль терпел этот человек. Катер сразу же набрал ход, и Опушнев вывел его из-под губительного огня. А тут подоспел на выручку катер младшего лейтенанта Ф. П. Бублика. Залпом из реактивной установки он вы-

вел из строя сторожевой катер врага. Остальные фашистские катера поспешно скрылись.

Тактика совместных действий торпедных и ракетных катеров оправдала себя, и через несколько дней из Ялты и Скадовска вновь вышли в район Севастополя две группы торпедных катеров. Четыре катера из соединения Дьяченко под командованием лейтенанта К. Г. Кочиева атаковали вражеский конвой и уничтожили четыре самоходные десантные баржи. Не меньшего успеха добились и катера из соединения Проценко, вышедшие из Евпатории во главе с командиром дивизиона капитаном 3 ранга Туулем.

Всего за период блокады Крыма — с конца апреля до 12 мая 1944 года — торпедные катера обоих соединений в совместных действиях потопили 10 транспортов и 11 быстроходных десантных барж и других судов.

* * *

Если Балтийский и Черноморский флоты в начале войны имели в своем составе значительное количество торпедных катеров (соединения), то на Северном флоте находилась только небольшая группа их. Но и они действовали не менее активно, вели периодический поиск врага группами из двух-трех катеров, и, как правило, в ночное время.

Боевой счет североморские катерники открыли 11 сентября 1941 года. Два катера, которыми командовали офицеры Г. К. Светлов и А. О. Шабалин, потопили фашистский транспорт и корабль охранения. Через несколько дней катерники снова вышли в море, и опять успех сопутствовал им.

Действуя в трудных условиях Заполярья, североморские катерники упорно искали и отважно топили вражеские корабли и транспорты. Начатый в сентябре 1941 года счет побед к концу 1943 года возрос до 15 транспортов и кораблей противника.

В начале 1944 года на Северном флоте была сформирована бригада торпедных катеров. Это соединение североморских катерников за короткое время превратилось в сильный боевой организм, не уступающий в тактической подготовленности прославленным соединениям Балтийского и Черноморского флотов.

Зак. 1052

Организовать новое соединение на Севере было поручено капитану 2 ранга А. В. Кузьмину, который до этого командовал соединением торпедных катеров на Тихоокеанском флоте. Не случайно выбор пал именно на этого командира. Александр Васильевич был настоящим патриотом своего класса кораблей. Его знали на всех флотах по написанным им книгам и брошюрам об истории торпедных катеров, о тактике их действий. Неутомимый искатель, новатор, хороший организатор, он пользовался большим уважением и непререкаемым авторитетом среди катерников, и моряки нового соединения под его командованием успешно преодолевали все трудности, характерные для любой части в период ее становления.

А трудностей было немало. Не хватало командиров торпедных катеров, матросов и старшин, знающих катерное дело. Приходилось набирать экипажи из морской пехоты, с других кораблей, в короткий срок готовить их к боевым действиям. Командир соединения, штаб и политотдел, партийные и комсомольские организации неутомимо работали, чтобы сплотить людей в единый боевой коллектив. Изучался опыт боев, уже проведенных катерниками на Северном морском театре. Об этом опыте рассказывали те, кто его создал — непосредственные участники боевых действий. Так, по поручению партийного бюро кандидат партии старшина 1-й статьи Рязанов рассказал мотористам о повреждениях, которые наиболее вероятны в боевой обстановке, и о том, как их легче и быстрее устранить. Эта беседа проходила в моторном отсеке катера, непосредственно у механизмов. Рассказывая, Рязанов показывал, как поступать в том или ином случае. Агитаторы читали матросам опубликованные в печати статьи о действиях торпедных катеров на других флотах.

Подготовкой новых командиров катеров руководил сам командир соединения. На занятиях и в беседах с офицерами капитан 2 ранга давал им понять, что современный торпедный катер оправдает свое назначение только тогда, когда им командует знающий и смелый командир, когда волю командира выполняет сплоченный, крепко сработавшийся экипаж. Поэтому командир должен учиться сам и учить своих помощников. Кузьмин настойчиво, не жалея времени и сил, готовил команди-

ров катеров к решению тактических задач, требовал, чтобы они отчетливо представляли себе свои возможности, умели применять тот тактический прием, который даст наибольший эффект в сложившейся обстановке.

Наряду с занятиями в базе командир соединения посылал молодых командиров катеров понюхать пороху: на выполнение боевых задач с опытными боевыми товарищами, такими, как А. О. Шабалин, В. М. Лозовский и другие. Молодежь училась у них непосредственно в бою, перенимала драгоценный боевой опыт. Походы давали возможность видеть врага воочию, «привыкать» к нему.

В первые месяцы, когда шло формирование соединения и обучение катерников, действия на морских сообщениях противника проводились небольшими группами катеров, самостоятельно, методом «свободной охоты».

В марте 1944 года торпедные катера имели только одну встречу с противником и потопили транспорт и буксир. В апреле катера провели с конвоями пять боев, в которых приняло участие 17 торпедных катеров. В этих боях катерники потопили танкер, 2 транспорта, 2 самоходные баржи и 4 корабля охранения.

Опытный тактик, Кузьмин считал, что наибольший успех торпедные катера будут иметь при массированном использовании их и особенно во взаимодействии с авиацией. Им был выработан план ускоренной подготовки соединения к массированным действиям. Командующий флотом принял предложения командира соединения, и вскоре на полигоне боевой подготовки началась отработка групповых атак торпедных катеров как самостоятельно, так и во взаимодействии с авиацией, особенно со штурмовиками и истребителями.

Штурмовая авиация должна была предварять действия торпедных катеров, расстраивать походный порядок конвоя, отвлекать на себя артиллерийские расчеты кораблей охранения, прикрывать атаку и отход торпедных катеров дымовыми завесами. Истребительной авиации кроме прикрытия торпедных катеров при их боевых действиях предстояло проводить доразведку противника и наводить катера на него.

Были также согласованы совместные действия торпедных катеров с береговой артиллерией при нанесении ударов по конвоям противника, входящих или выходя-

щих из Петсамо. Теперь торпедные катера могли действовать не только самостоятельно ночью, но и днем — под прикрытием истребительной авиации и при поддержке береговой артиллерии.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант В. М. Лозовский

Первый бой во взаимодействии с береговой артиллерией и авиацией торпедные катера провели 28 июня 1944 года. В Петсамо шел вражеский конвой. По нему нанесли удар наши летчики и расстроили его походный порядок. Затем, с подходом конвоя к Петсамо, открыла огонь береговая артиллерия. Вражеские сторожевые катера стали прикрывать транспорты дымовой завесой. Но этой завесой воспользовались наши торпедные катера. Они скрытно атаковали транспоры. Враг не досчитался нескольких судов.

Большого успеха достигли в бою торпедные катера 15 июля 1944 года. Группа из восьми катеров под командованием капитана 2 ранга В. Н. Алексеева атаковала большой конвой и потопила три транспорта, танкер, два миноносца, два сторожевых корабля и дрифтер.

После такого разгрома противник стал осторожнее. Фашисты приняли ряд дополнительных мер для обеспечения проводки своих судов. Было увеличено количество кораблей охранения, созданы группы из сторожевых катеров для борьбы с торпедными катерами, усилено истребительное прикрытие. В районе Варангер-фиорда гитлеровцы стали систематически производить поиск группами сторожевых катеров. На приморских аэродромах было увеличено число самолетов-истребителей, подготовленных для борьбы с торпедными катерами. Усилилось воздушное наблюдение за базой торпедных катеров.

В августе наша разведка обнаружила движение крупного конвоя в сторону Варангер-фиорда. Если раньше

на каждый транспорт обычно приходилось три или четыре корабля охранения, то теперь их число увеличилось до девяти. С воздуха конвой прикрывали самолеты-истребители. Наблюдалось активное движение вражеских сторожевых катеров в районе портов Варангер-фиорда.

Командир соединения капитан 1 ранга А. В. Кузьмин, оценив обстановку, полученную от разведки, тактически грамотно развернул поисковые и ударную группы катеров в районе предполагаемого боя. Рядом последовательных атак катерники добились блестящего успеха: потопили 14 кораблей и судов противника.

С наступлением полярных ночей действия торпедных катеров на вражеских морских сообщениях усилились. Североморские катерники самостоятельно и во взаимодействии с авиацией провели в сентябре еще три успешных боя.

В начале октября 1944 года войска Карельского фронта в тесном взаимодействии с Северным флотом перешли в наступление в Северной Финляндии. Торпедные катера, продолжая наносить удары по вражеским конвоям, принимали активное участие в десантных операциях. О том, каким высоким было их боевое напряжение, говорят следующие данные. Если в июле — сентябре на каждый катер ежемесячно в среднем приходилось 25 часов работы моторов и 430 миль плавания, то в октябре эти цифры соответственно увеличились в четыре и в два раза.

Торпедные катера стали вести поиск противника одновременно несколькими группами в различных районах. При обнаружении вражеских кораблей или судов какой-либо из групп она наводила на них другие группы катеров и все вместе производили атаку.

Так, 21 октября группа катеров капитана 3 ранга А. И. Ефимова обнаружила конвой противника, атаковала его и одновременно навела на него другие наши катера. В результате совместных действий нескольких групп торпедных катеров противник потерял 10 боевых кораблей и судов.

Активная боевая деятельность торпедных катеров наряду с другими силами флота на вражеских морских сообщениях способствовала ослаблению северной группировки противника, приближала срок окончательного

разгрома немецко-фашистских захватчиков в Заполярье.

Один потопленный транспорт, например в 7 тысяч тонн водоизмещения, лишал врага около 5 тысяч тонн боезапаса, или 1000 солдат, или 30 танков, автомашин, артиллерийских орудий среднего калибра. Отсюда понятно, что означала для гитлеровцев потеря нескольких десятков транспортов и боевых кораблей только на одном Северном морском театре. А всего за годы войны североморские катерники потопили и повредили свыше 60 вражеских транспортов и боевых кораблей.

Советские катерники любили свои маленькие корабли, верили в силу их оружия и постоянно искали новые тактические приемы ведения боя. Их славные победы, лишавшие фашистских захватчиков большого количества транспортов и боевых кораблей, — лучшее свидетельство высоких боевых и моральных качеств советских моряков, превосходства нашей тактики над тактикой врага.

Бить врага всюду!

Советские военные моряки, доблестно защищавшие свою социалистическую Отчизну, свято следовали правилу: не давать врагу ни часа покоя, искать вражеские корабли и суда, находить их и беспощадно уничтожать. Так в боевой летописи торпедных катеров появился новый вид действий — набег.

28 февраля 1942 года группа торпедных катеров Черноморского флота под командованием капитана 3 ранга В. И. Довгай совершила набег на порт Камыш-Бурун. С катерниками взаимодействовала бомбардировочная авиация.

Под покровом ночи торпедные катера незаметно подошли к Керченскому проливу. В это время самолеты обрушили бомбы на побережье. Отражение налета авиации заняло все внимание противника. Наши торпедные катера сумели незаметно проскочить на Камыш-Бурунский рейд и выпустить торпеды по причалам. Четыре мощных взрыва потрясли порт. А гитлеровцы даже после этого все еще шарили прожекторами по небу, полагая, что на причалах рвутся авиационные бомбы.

Через несколько дней катера повторили набег на Камыш-Бурун, и снова им сопутствовал успех.



Торпедный катер офицера Б. М. Першина в боевом походе

Десятки дерзких набегов совершили катерники на Анапский порт, уничтожив и повредив у причалов около 30 груженых барж и катеров.

Один из таких набегов предприняли два торпедных катера во главе со старшим лейтенантом Б. М. Першиным. Помогал им всего один самолет. Когда катера подошли к Анапе, он летал над портом и время от времени сбрасывал бомбы на огневые точки и сооружения порта. Лучи прожекторов метались по небу, зенитные батареи вели огонь по самолету, а катера тем временем проникли на рейд. С короткой дистанции катерники торпедировали баржу и повредили причал. Их заметили только на отходе, но было уже поздно.

Особенно успешно действовали катера, вооруженные ракетными установками.

В ночь на 11 июня 1943 года ударная группа, состоявшая из трех катеров, вооруженных ракетными установками, и двух торпедных катеров с обычным оружием под командованием старшего лейтенанта И. П. Шенгур вышла к Малой земле для обстрела артиллерийской позиции в районе Широкая Щель. Здесь стояла вражеская

батарея, которая вела систематический обстрел наших войск, окопавшихся на Мысхако. Позицию для стрельбы ракетными установками рассчитали заранее, еще в базе, определили и ориентиры на берегу, по которым можно было точно определить свое место. От этого во многом зависел успех огневого налета.



Герой Советского Союза капитан 2 ранга Б. М. Першин

В назначенное время катера незаметно вышли в точку тактического развертывания. Командиры старшие лейтенанты И. П. Шенгур, В. С. Пилипенко и М. П. Матвиенко начали занимать позицию для стрельбы. Катера старших лейтенантов Хабарова и Попова остались в дозоре на случай появления катеров противника со стороны моря.

Трудно было командирам катеров точно определить свое место: ночь скрывала ориентиры. Дали одиночные пристрелочные выстрелы, а затем в расположение противника посыпались десятки реактивных снарядов. Разрывы накрыли всю площадь расположения вражеских орудий. Налет был настолько внезапным и ошеломляющим, что противник не успел даже распознать, откуда по нему стреляют. Батарея на долгое время была выведена из строя.

После неоднократных набегов торпедных катеров на Анапу, обстрела ими артиллерийских позиций, аэродрома и порта противник стал принимать меры предосторожности. Были усилены дозоры, выделены специальные группы сторожевых катеров для охраны рейда. Но все это не остановило советских катерников. Они продолжали набеги, по-прежнему сваливались на врага как снег на голову и наносили удар за ударом.

13 июня 1943 года группа из трех катеров, вооружен-

ных ракетными установками, вышла из Геленджика для обстрела аэродрома Анапы. Ночью катера подошли к тому месту, где был расположен аэродром, и начали занимать огневые позиции. Противник был настороже. Гитлеровцы открыли яростный огонь из орудий и пулеметов. Однако командиры наших катеров действовали быстро и уверенно. Залп за залпом из ракетных установок обрушивался на аэродром. Был уничтожен один самолет и две цистерны с бензином.

Успешные набеги на вражеские порты совершали и катерники-балтийцы.

В октябре 1944 года наши части вели бои за освобождение острова Эзель. Противник старался во что бы то ни стало удержать в своих руках полуостров Сырве. Используя небольшие порты этого полуострова, немцы снабжали морем свои войска. Перед торпедными катерами была поставлена задача произвести разведку и установить, какой порт используется в качестве основного перевалочного пункта. Выполнение ее было возложено на группу катеров во главе с капитаном 3 ранга М. Г. Чебыкиным.

Днем 15 октября катера вышли в море. Плотная дымка помогла им незаметно подойти ближе к берегу. Вскоре моряки заметили, как в гавань Мынту одна за другой вошли шесть быстроходных десантных барж. С катеров продолжали наблюдать. Прошло немного времени, и еще семь барж вошли в Мынту. Стало ясно, что основное снабжение гарнизона происходит через этот порт.

Когда стемнело, с командного пункта поступило приказание прорваться в Мынту и атаковать стоящие у пирса корабли.

Вскоре раздались четыре мощных взрыва. Они возвестили о том, что еще одну боевую задачу советские катерники выполнили с честью.

В апреле 1945 года группа торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта Ефименко совершила набег на порт Хель. В полночь катера незаметно подошли к внешнему рейду порта и обнаружили там пять кораблей. Командиры катеров уменьшили ход, разобрались в обстановке и с короткой дистанции торпедировали два вражеских миноносца.

Опыт набеговых действий, приобретенный катерника-

ми в боях с немецко-фашистскими захватчиками, очень пригодился им в короткой войне с империалистической Японией. После того как войска 1-го Дальневосточного фронта оттеснили противника в район северо-восточнее портов Юки, Расин и Сейсин, наша авиация и торпедные катера действиями по этим портам срывали снабжение, а затем и эвакуацию японских войск.

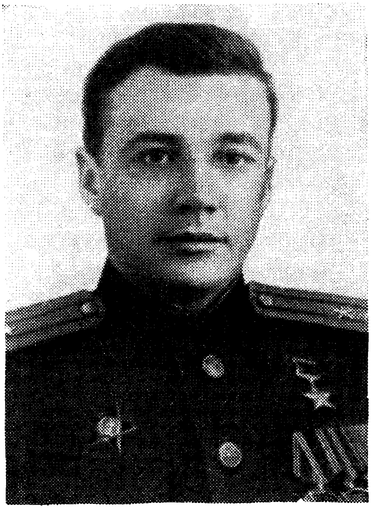
В первый день войны с Японией на командный пункт соединения торпедных катеров были вызваны начальник штаба дивизиона капитан-лейтенант В. И. Марковский и командир звена, бывший североморец, Герой Советского Союза старший лейтенант В. И. Быков. Подозвав офицеров к карте, командир бригады объяснил им обстановку. Наша авиация наносила удары по портам Юки, Расин и Сейсин, по скоплениям японских войск и кораблей, но туман, стлавшийся вдоль побережья Северной Кореи, не позволял самолетам-разведчикам устанавливать результаты действий бомбардировочной авиации.

— Ваша задача, — сказал командир соединения, — пройти вдоль побережья Юки — Сейсин, выяснить обстановку на путях сообщения между этими портами и установить результаты действий нашей авиации. Постарайтесь захватить «языка».

Через некоторое время наши катера под командованием капитан-лейтенанта Марковского покинули базу и легли на курс к берегам Северной Кореи. Густой туман позволял катерам совершать переход незаметно для противника. К середине дня они прошли государственную границу — траверз реки Тюмень-Ула — и вошли во вражеские воды. Марковский приказал усилить наблюдение.

Подошли к Юки. Этот ближайший к Владивостоку порт находится в бухте Западной залива Гашкевича. Укрытый рейд его может вместить более 10 крупных кораблей, глубина в гавани позволяла швартоваться эскадренным миноносцам. На рейде катерники заметили торчавшие из воды мачты транспортов, потопленных нашей авиацией. Сквозь туман просвечивались очаги пожаров.

Командир группы повел катера дальше вдоль берега к заливу Корнилова.



Герой Советского Союза капитан 3 ранга К. В. Казачинский. Фото времен войны

Торпедные катера подходили сюда осторожно, опасаясь корабельных дозоров и береговых постов наблюдения противника. Командир звена Быков приказал осмотреть район локатором. Через несколько минут помощник доложил:

— Горизонт чист!

— Странно, — удивился Быков,—неужели японцы с перепугу забыли выставить корабельные дозоры?

Ветер изменил направление, и полоса тумана постепенно уходила в сторону моря, обнажая берег. Над портом поднимались высоко в небо клубы черного дыма. Горели какие-то постройки в районе причалов. На рейде стояло несколько транспортов.

Боцман одного из катеров Бережной заметил шхуну, двигавшуюся вдоль берега. Быков запросил у командира группы разрешения захватить с этой шхуны «языка». Марковский разрешил, и Быков, увеличив ход, пошел на сближение. Капитан шхуны повернул к берегу: видимо, хотел выброситься. Пулеметным огнем катерники заставили его остановиться. Четыре человека во главе с боцманом Бережным, вооруженные автоматами, соскочили на шхуну. Они захватили в плен всех находившихся на ее борту людей и вместе с документами и картами переправили на катер.

Туман уходил все дальше и дальше в море. Небо очистилось. Показалось солнце. Оставаться дальше у побережья противника в этих условиях становилось опасным, и Марковский приказал катерам возвращаться в базу.

Пленные на допросе рассказали, что от налетов наших самолетов японцы несут большие потери. Разру-

шено много военных сооружений. Спешно грузятся транспорты, вывозится различное оборудование и имущество. Захваченная на шхуне навигационная карта помогла установить фарватеры, по которым происходит движение судов. Другие районы залива, как выяснилось, не годились для плавания, так как там американская авиация выставила мины. Словом, катерники достали весьма ценные сведения.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант М. Г. Малик. Фото времен войны

В ночь на 10 августа 1945 года две группы торпедных катеров совершили одновременный набег на порт и военно-морскую базу Расин и порт Сейсин.

Одна группа из шести торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта М. Г. Малика, быстро и скрытно совершив 100-мильный переход, внезапно ворвалась в порт Сейсин. Противник не ожидал такого дерзкого налета и открыл огонь по катерам лишь после того, как они выпустили свои торпеды и в порту раздались оглушительные взрывы. Другая группа торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга К. В. Казачинского в это же время на малом ходу незаметно проникла на рейд Расин и потопила три транспорта, стоявших на якорях.

На следующий день туман не дал возможности авиации произвести бомбардировку порта Расин. И опять туда пошли торпедные катера. Сначала на рейд Расин ворвалась группа торпедных катеров капитана 3 ранга С. П. Кострицкого, которая атаковала транспорты, стоявшие у пирса. Не успели эти катера выйти из залива, как мимо них пронеслась группа капитан-лейтенанта Малика. И снова в порту загремели взрывы.

В итоге совместных действий воздушных сил и торпедных катеров только в Расине было потоплено 11 транспортов и других судов противника. Несколько судов было потоплено и повреждено в портах Юки и Сейсин.

Через некоторое время для уточнения обстановки на разведку в район порта Юки вышли два торпедных катера под командованием капитана 3 ранга Кострицкого. В залив Гашкевича катера вошли ночью, тщательно обследовали его и, не обнаружив кораблей врага, приблизились к Юки. В районе порта и в городе повсюду виднелись очаги пожаров. Но никакого движения ни на воде, ни на суше не было видно. Порт словно вымер. Стало ясно, что вражеские войска оставили Юки.

Результаты разведки Кострицкий доложил командованию. Штаб решил высадить в порт разведывательный десант. С этой целью из бухты Новик вышли две группы торпедных катеров, имея на борту отряд разведчиков Героя Советского Союза старшего лейтенанта В. Н. Леонова, прославившихся в боях на Севере, и автоматчиков из 390-го батальона морской пехоты. Море встретило торпедные катера штормовой погодой. Маленькие корабли жестоко било о волны. Путь к Юки занял три часа. Катера скрытно подошли к причалам и в несколько минут высадили разведчиков на берег. Отряд Леонова, почти не встретив никакого сопротивления, захватил порт, обеспечив тем самым высадку основного десанта.

А катера Кострицкого были направлены в новую разведку к порту Сейсин. Погода к этому времени улучшилась. Волнение моря снизилось до 2 баллов. Ветер изменил свое направление, туман рассеялся, и видимость значительно увеличилась. Кострицкий решил дождаться темноты, чтобы проникнуть в порт под ее покровом.

Осмотрев залив и убедившись, что в порту кораблей противника нет, Кострицкий решил отойти на несколько миль в море и ждать — может быть, в течение ночи и появятся какие-либо корабли. Однако ночь прошла спокойно, и утром 13 августа катера вновь пошли в порт. Кострицкий недоумевал. Почему противник, несмотря на неоднократное появление советских катеров в этом районе, не предпринимает никаких мер противодействия? Почему молчат артиллерийские батареи? Может быть, противник хитрит?

Оставив один катер у мыса Колокольцева, Кострицкий с остальными подошел к внешнему молу и высадил на него разведывательную группу. И в этот момент японцы не выдержали. Вражеская артиллерия, расположенная на мысе Колокольцева, открыла огонь. Теперь стало ясно, что подходы к порту Сейсин находятся под обстрелом. Сообщение об этом Кострицкий передал на группу катеров, которая шла сюда высаживать десант. Выполнив свою задачу, катера-разведчики возвратились в базу.

Набеговые действия наших катеров на вражеские порты принуждали противника быть все время в напряжении, усиливать оборону портов, а иногда и отказываться от стоянки там транспортных средств.

Боевые будни

Помимо главных задач — борьбы с конвоями, высадки десантов, минных постановок — советские торпедные катера в годы войны выполняли множество других.

Эти будничные дела занимали значительное место в борьбе на море против немецко-фашистских захватчиков. Только в 1941 году балтийские катерники 11 раз выходили на обнаружение и преследование подводных лодок, 15 раз на спасение летчиков, 4 раза высаживали разведывательные десанты и 24 раза несли дозор у своего побережья.

В первые дни войны в Рижском заливе была обнаружена подводная лодка противника, которая поджидала на фарватере выход наших транспортов. Два торпедных катера лейтенантов Н. Ф. Баюмова и С. А. Глушкова быстро прибыли в указанный район. После непродолжительного поиска советские моряки обнаружили лодку и атаковали ее глубинными бомбами.

В 1942 году на Черном море одна из фашистских подводных лодок, всплыв у Кавказского побережья, обстреляла поезд, шедший по железной дороге. Звено торпедных катеров под командованием лейтенанта Я. И. Лесова на полном ходу устремилось к подводному пирату. Быстрые действия катеров застали вражескую лодку врасплох. Она стала спешно погружаться. Но глубинные бомбы настигли ее. Враг был наказан.

Честно выполняли свой долг катерники и в дозорах: с большим напряжением несли дозорную службу.

На Черном море после захвата нашими войсками плацдарма в районе Мысхако сторожевые катера, мотоботы и торпедные катера почти каждую ночь в течение семи месяцев доставляли туда людей, боеприпасы и продовольствие, вывозили раненых.

Противник прилагал все усилия, чтобы сорвать перевозки, бросал в этот район сторожевые и торпедные катера, подводные лодки, авиацию. Много раз вражеские катера пытались прорваться к району выгрузки. Но каждый раз они встречали решительный отпор наших катеров, несших дозор на подходах к Мысхако.

Такие же задачи и столь же успешно торпедные катера выполняли и при высадке десанта на Керченский полуостров в 1943 году.

Но, пожалуй, наиболее сложными и опасными были задания по высадке разведывательных групп на побережье в тылу противника. Места, куда приходилось доставлять разведчиков, моряки знали, как правило, лишь по картам, а разве может карта в военное время полностью раскрыть ту обстановку, которую создал здесь противник. Он мог поставить у побережья мины, выставить наблюдательные посты и дозоры, оборудовать на берегу дзоты, соорудить другие препятствия. Прежде чем забрасывать разведчиков в тыл врага, следовало знать такие места на побережье, где противник наименее бдителен.

Однажды два наших катера под командованием Шабалина высадили группу разведчиков на норвежском берегу вблизи города Варде и остались на месте, маскируясь тенью крутого берега. Разведчики ушли. Через час до слуха моряков донеслись разрывы гранат и стрельба из автоматов. Засверкали лучи прожекторов. Во многих местах взвились и повисли в воздухе ракеты. На шоссе то ярко вспыхивали, то гасли фары грузовых автомашин. По всему было видно, что разведчики ведут бой. Прошло еще немного времени, и те появились на берегу, подавая опознавательные сигналы. За короткое время они успели перебить около 20 офицеров, уничтожить гранатами несколько грузовых машин и захватить 4 «языка». Шабалин быстро принял разведчиков на катера и незаметно отошел от берега. Он хорошо знал финские и норвежские фиорды, все особенности побережья, и это неизменно обеспечивало ему успех.

Катерникам и самим порой приходилось добывать «языка». В мае 1944 года группа из трех торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта И. Я. Решетько вышла в Варангер-фиорд. Уже начался полярный день, поэтому видимость на море была хорошей. Через три часа поиска моряки одного из катеров обнаружили у вражеского берега какой-то силуэт. Подошли ближе:



Торпедные катера в походе

то был дрифтербот противника. Командир группы принял решение взять с него «языка».

По сигналу с головного катера советские моряки начали действовать по заранее разработанному плану. К дрифтерботу направился катер капитан-лейтенанта В. В. Чернявского. Второй катер, которым командовал капитан-лейтенант Б. Т. Павлов, отрезал дрифтерботу путь к берегу, а катер старшего лейтенанта Е. Г. Шкутова поставил дымовую завесу, прикрыв своих товарищей от наблюдения и артиллерийского огня с мыса Киркенес.

Дрифтербот, заметив опасность, устремился к берегу, но катер Павлова, открыв огонь, заставил его остановиться. К борту дрифтербота подошел катер капитан-лейтенанта Чернявского и высадил абордажную группу.

Катерники захватили в плен 15 человек — экипаж и пассажиров дрифтербота. Пленные дали много ценных сведений.

Катера-минеры

Успешные действия наших сил, в том числе и торпедных катеров, на морских сообщениях вынуждали противника изменить тактику проводки своих конвоев в прибрежных районах. Фашистское командование стало в основном использовать самоходные десантные баржи и небольшие мелкосидящие суда и направляло их по внутренним шхерным фарватерам (в Финском заливе, например) или по мелководным районам вблизи берегов, на Черном море.

Перед советским морским командованием встала задача найти такой способ воздействия, чтобы заставить врага отказаться от прибрежных перевозок и проводить свои конвои по-прежнему в открытом море, создавая тем самым советскому флоту благоприятные условия для нанесения торпедных ударов. Наилучшее решение задачи — это минировать фарватер, вероятные курсы движения судов, рейды. Но каким образом? Крупные корабли в мелководных районах не пройдут, и советское морское командование решило привлечь к активным минным постановкам воздушные силы и торпедные катера. Авиация стала производить постановку минных банок в глубине обороны противника, в портах, на внутренних рейдах и фарватерах. Торпедные катера, благодаря своим малым размерам и небольшой осадке, выполняли активные минные постановки на подходах к портам врага, на узлах морских сообщений и у побережий, где проходили пути вражеских кораблей и судов.

Балтийские катерники ставили мины на фарватерах в восточной части Финского залива. Они выставили за войну большое количество мин, около 100 минных банок.

В 1942 году наша разведка обнаружила сосредоточение немецко-фашистских кораблей и транспортов в портах Усть-Луга, Котка, Нарва и в губе Кунда. Между этими пунктами происходило постоянное движение как отдельных судов и кораблей, так и конвоев. Чтобы закупорить входные фарватеры у названных пунктов, торпедные катера провели 15 групповых выходов и выставили

около 30 минных банок. Несколько вражеских кораблей и судов подорвалось на минах, что вынудило гитлеровцев заметно ограничить здесь движение судов. Немецкие моряки были вынуждены тратить силы и средства на систематическое траление фарватеров.

Активные минные постановки торпедными катерами оправдали себя.

Военный совет Краснознаменного Балтийского флота распорядился к началу кампании 1943 года создать специальный отряд, в состав которого вошли шесть торпедных катеров типа «Г-5». Четыре из них были специально оборудованы минными стеллажами, а остальные два предназначались для прикрытия катеров-минеров. Кроме того, в состав отряда входил один опытный катер типа «СМ-4», который также был приспособлен для постановки мин. Командиром отряда назначили капитан-лейтенанта Б. П. Ущева.

В середине мая, как только Финский залив очистился ото льда, отряд приступил к постановке мин на опушке Хоопсарских шхер, у входа в Бьерке-зунд и в Нарвском заливе. К июню здесь было выставлено уже более 200 мин. Катерники действовали смело и дерзко, с каждым разом все глубже и глубже проникали во вражеские воды, выставляя мины на фарватерах непосредственно у портов.

Чего только не предпринимали гитлеровцы, чтобы помешать катерам-минерам! Прожекторы почти непрерывно обшаривали фарватеры. Артиллеристы береговых батарей не отходили от орудий, готовые в любой момент открыть огонь по обнаруженным катерам. На подходах к портам выставлялись усиленные дозоры. На путях движения катеров расставлялись минные ловушки.

Но отряд как ни в чем не бывало продолжал ставить мины, прорываясь и через заградительный огонь батарей, и сквозь заслоны сторожевых катеров, и через минные ловушки. Будничная боевая работа моряков отряда, по существу, была длительным подвигом. Командир его капитан-лейтенант Б. П. Ущев, всегда ходивший на головном катере, дважды подрывался на минных ловушках. Но даже контуженный, он отказывался от госпиталя и в каждый новый поход вновь шел во главе своего отряда.



Командир отряда Б. П. Ущев ставит задачу командирам катеров. Фото времен войны

Однажды катерам пришлось производить постановку мин под обстрелом противника. Один из них получил несколько осколочных попаданий. Загорелся боезапас. Каждую секунду мог произойти взрыв. Но пулеметчик, пренебрегая болью, голыми руками выбросил горящие кассеты со снарядами за борт.

В другой раз катера задержались в водах противника и возвращались в базу уже с рассветом. Гитлеровцы ухватились за возможность отомстить катерникам за их дерзкие действия. Вражеские самолеты атаковали катера и подбили один из них. Однако советские моряки героическими усилиями сумели устранить повреждения, и катер благополучно возвратился в базу.

Благодаря упорству, мастерству и героизму балтийские катерники в 1943 году выставили на вражеских путях в два раза больше мин, чем в предыдущие годы. Намеченный план минных постановок был перевыполнен.

Бригада торпедных катеров Северного флота в 1944 году выставила активные минные заграждения на прибрежных морских сообщениях противника в районе Кибергнес — Лилле-Эккерё.

Интенсивные минные постановки проводили торпедные катера и на Черном море. Перед ними была постав-

лена задача затруднить движение судов противника между портами Феодосия и Керчь, а также Керчь и Анапа. Выполняли ее соединения торпедных катеров, которыми командовали капитан 1 ранга А. М. Филиппов и капитан 2 ранга В. Т. Проценко.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант Б. П. Ущев. Фото времен войны

Сложность действий здесь заключалась в том, что минные постановки должны были производиться в короткие сроки широким фронтом на пределе оперативного радиуса при одновременном участии большого числа катеров. Кроме того, катера сами подвергались минной опасности, например в Керченском проливе, в котором вражеские мины стояли вперемежку с нашими и который, по выражению командиров торпедных катеров, представлял собой «суп с клецками».

Торпедные катера ставили мины самостоятельно и при поддержке авиации. В первом случае было очень трудно с достаточной точностью определить места своих заграждений. Между тем это имело большое значение, так как приходилось по нескольку раз производить минные постановки в одном районе. И чтобы не подорваться на своих же собственных минах, надо было точно знать, где они поставлены. Низкие же берега Керченского пролива не имели хороших ориентиров, необходимых для определения места навигационным способом в ночных условиях. Кроме того, катерам приходилось вести минные постановки в непосредственной близости берегов, на которых находились вражеские артиллерийские батареи и прожекторные станции.

Успешнее шло дело, когда на помощь катерникам приходили летчики.

В июле 1943 года большая группа торпедных кате-

ров под командованием капитана 1 ранга Филиппова получила задание поставить минное заграждение в Керченском проливе. Пришли в намеченный район. В это время в воздухе появилась наша авиация и начала бомбардировку Керчи, Камыш-Буруна и Тамани. Противник, занятый отражением воздушного налета, ослабил наблюдение за морем. Катерники воспользовались этим и начали постановку мин. Несколько самолетов повесили над центральной частью пролива осветительные бомбы, чем помогли катерникам определить места постановки мин. Другая группа барражировала в районе Керченского пролива, находясь в непрерывной готовности к действию против немецких береговых батарей и прожекторных станций, если они обнаружат себя. С помощью авиации торпедные катера поставили мины без каких-либо помех.

Торпедным катерам случалось выходить на минные постановки не только в тихую погоду, но и при значительном волнении моря. Если учитывать, что они не являлись специальными минными заградителями, а только приспосабливались к этому, то нужно отдать должное высокому мастерству моряков. На большой скорости катер сильно бьет о волну, и в таких случаях мины могут сорваться с креплений. В одном из походов так и случилось на катере старшего лейтенанта А. Г. Кананадзе. Уже прошли половину пути, когда боцман старшина 1-й статьи Свириденко доложил:

— Товарищ командир, на одной мине оборвалось две стропы и ее развернуло в стеллаже!

Создалась серьезная опасность. Однако возвращаться в базу командиру не хотелось, и он, выделив в помощь боцману одного человека из машинной команды, приказал закрепить мину. Чтобы облегчить работу, Кананадзе временами сбавлял ход.

Около часа провозились с миной два моряка. Что делалось на корме в это время, командир не мог видеть. И только после возвращения в базу выяснилось, какие огромные усилия потребовались от боцмана и моториста, чтобы закрепить мину. Оборванные стальные стропы раздирали в кровь руки. Боцмана два раза смывало волной за борт. К счастью, моряки работали обвязавшись концами, и моторист оба раза с невероятным трудом на ходу вытаскивал Свириденко из воды. Несмотря



Экипаж торпедного катера Героя Советского Союза старшего лейтенанта А. Г. Кананадзе после выполнения боевого задания

ни на что, моряки сумели закрепить мину и обеспечили успешное выполнение катером боевой задачи.

Только за один 1943 год торпедные катера Черноморского флота выставили на морских путях врага более 600 мин различных типов.

О результатах минной деятельности торпедных катеров можно судить хотя бы по высказываниям самих гитлеровцев. Так, в журнале боевых действий группы армий «А» за июль 1943 года говорится, что флот систематически несет большие потери от русских мин. 26 июля, например, вход судов в Темрюк был запрещен на целые сутки ввиду большой минной опасности.

Потери противника от подрыва на минах составили несколько самоходных десантных барж, много катеров и других различных судов. Главное в постановках активных минных заграждений в водах противника заключалось в том, что морские перевозки врага из-за минной опасности сокращались, и немецко-фашистский флот был вынужден отвлекать на борьбу с минами значительные силы.

В десантах

Рассказ об участии торпедных катеров в десантах лучше всего начать со знаменитого штурма Новороссийска в 1943 году.

Предвидя наше наступление, фашистское командование превратило город в мощный узел обороны с широко развитой системой дотов и дзотов, противотанковых препятствий и противопехотных заграждений. Каждый квартал, каждая улица и дом представлял собой опорный пункт. Все побережье порта Новороссийск и подходы к нему, молы, пристань были минированы. Единственный вход в порт — ворота между Восточным и Западным молами — закрывался тросовым заграждением и насквозь простреливался артиллерийским и минометным огнем десятков огневых точек.

Защищаясь с отчаянием обреченных, фашисты тем не менее имели специальные планы и на случай отступления. О Новороссийске был приказ, подписанный самим Гитлером. В нем говорилось, что, если придется покинуть город, «все военные и хозяйственные запасы, оружие и военное имущество должны быть вывезены в соответствии с планом. Все гражданские лица должны

быть перевезены в Крым, а все могущие быть полезными противнику сооружения, как-то: дороги, железнодорожные пути и здания, пригодные для расквартирования, — должны быть уничтожены. Новороссийский порт должен быть надолго приведен в непригодное состояние. Противнику должна остаться опустошенная территория».

Чтобы предупредить еще одно преступление фашистских захватчиков, надо было спешить с освобождением Новороссийска. И штурм его был назначен в ночь на 10 сентября 1943 года.

В Новороссийской операции сухопутные войска тесно взаимодействовали с флотом. В помощь наступавшим сухопутным частям с моря высаживался морской десант — 6 тысяч бойцов. Десантников перевозили на различных высадочных средствах (сторожевые катера, сейнеры, мотоботы — около 160 единиц), сведенных в три десантных отряда.

Торпедным катерам в количестве более 25 вымпелов под общим командованием капитана 2 ранга Проценко было поручено обеспечить прорыв десантных отрядов непосредственно в порт. Впервые в своей истории торпедным катерам предстояло уничтожать не корабли и транспортные средства противника, а береговые укрепления, доты и дзоты. На первый взгляд может показаться, что для торпедных катеров задача явно непосильная, так как стрельбой из пулеметов или малокалиберных пушек, которыми они вооружены, подавить укрытые железобетоном огневые точки невозможно. Что касается стрельбы по берегу торпедами, то одно предположение об этом вызывало у морских специалистов улыбку. И тем не менее именно торпедами, специально переоборудованными для этой цели, и пришлось катерникам подрывать береговые укрепления. Торпеды приобрели способность выскакивать из воды на отлогий берег и там поражать препятствия.

В соответствии с замыслом торпедные катера были разбиты на три группы. Первой предстояло уничтожить боно-сетевые заграждения у ворот порта и торпедировать Восточный и Западный молы. Возглавил эту группу, как самую ответственную, командир соединения капитан 2 ранга Проценко. Второй под командованием капитана 3 ранга Дьяченко поручалось торпедировать



Герой Советского Союза капитан-лейтенант А. Ф. Африканов. Фото времен войны

доты и дзоты противника, расположенные на мысе Любви, у корня Западного и Восточного молов. Третья — командир капитан-лейтенант А. Ф. Африканов — должна была прорваться непосредственно в порт и уничтожить огневые точки противника, расположенные на пирсах и в местах, намеченных для высадки десанта.

Так по группам катерники и готовились к новым, не привычным для них действиям. Подготовка была тщательной. Проводились тренировки по организации взаимодействия, по использованию торпед. Партийные и комсомольские организации вели большую работу по воспитанию у экипажей высокого наступательного духа. Проводились собрания личного состава, митинги.

В ночь на 10 сентября торпедные катера, а за ними и десантные суда вышли из Геленджика. Один из флотских поэтов потом так описал этот момент:

Год сорок третий...
Шторм утих,
И под покровом тьмы
Идем на катерах своих
К Новороссийску мы.
Идем, глядим во все глаза.
Настал желанный час.
Родных орудий голоса
Поддерживают нас...

И действительно, «родных орудий голоса» сотрясали воздух далеко вокруг. Высадке десанта предшествовала мощная артиллерийская подготовка и бомбардировка с воздуха. Когда первая группа катеров подошла к воротам Новороссийского порта, над ним стояло плотное облако пыли и дыма. Горели портовые сооружения. Моря-

ки приступили к выполнению своей задачи. Три катера торпедировали огневые точки врага, расположенные на Восточном молу. Взрывами торпед почти все доты и дзоты были разрушены. Один из катеров подошел к молу и высадил на него десантную группу. Другие торпедные катера в это же время уничтожили три дота, находившиеся на Западном молу. Внезапность удара ошеломила гитлеровцев. Придя в себя, они ввели в действие против десанта все огневые средства.

К проходу молов подошел катер «КМ-01-68». Экипаж его начал под ураганным огнем противника взрывать подрывными патронами бочки, на которых держались тросовые заграждения, а затем протралили проход.

Первая группа успешно выполнила свою задачу. Этому в значительной мере помог боевой опыт Проценко, его умение быстро и правильно оценить обстановку, принять верное решение в сложной и запутанной обстановке боя.

Одновременно с первой действовала и вторая группа торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Дьяченко. Катера разрушили торпедами четыре дота и шесть дзотов противника и сильно повредили еще девять долговременных укреплений.

Третья группа торпедных катеров, получив сигнал «Проход чист», начала прорыв через ворота. Так как основные огневые точки, расположенные на молах и у побережья, были уничтожены, гитлеровцы перенесли на Цемесскую бухту огонь полевой артиллерии. Вода в районе входных ворот буквально бурлила от взрывов. Казалось, будто над ней поднимается пар. «Воротами смерти» назвали потом этот проход в порт. Но в тот момент командирам катеров не было времени думать о том, что с ними станет в будущем, как оценят их действия. Они на полном ходу вели свои маленькие корабли прямо на водяные столбы, встававшие перед ними. Отважные моряки преодолели зону огня, прорвались во внутреннюю гавань и подорвали там доты и дзоты у каботажного и импортного пирсов. Путь десанту был открыт. Бойцы морской пехоты вместе с воинами Приморской армии начали штурм города. На улицах Новороссийска развернулись ожесточенные бои.

На этом действия торпедных катеров, связанные с освобождением Новороссийска, не закончились. На сле-

дующий день перед ними была поставлена новая боевая задача: доставить высадившемуся десанту подкрепление. Бой за город и порт еще продолжался. Вражеская артиллерия продолжала обстреливать и район входных ворот, и внутреннюю акваторию Новороссийской гавани. Тем не менее отряд торпедных катеров в составе 12 вымпелов вновь прорвался в гавань, высадил 300 человек подкрепления, а также доставил большое количество боезапаса и продовольствия.

После освобождения Новороссийска катерники участвовали в высадке десантов в Анапу, у станицы Благовещенская, у озера Соленое и в Керченско-Эльтигенской десантной операции, прикрывали от вражеских кораблей высадку десанта в Крым.

С занятием нашими войсками северного побережья Азовского моря противник вывел все свои боевые корабли из Азовского моря, сосредоточил их в юго-западной части Керченского пролива и включил в состав сил противодесантной обороны. Эти силы в количестве 30 быстроходных десантных барж, 25 сторожевых и до 40 торпедных катеров и несколько тральщиков базировались на Камыш-Бурун и Феодосию. Более того, в ноябре 1943 года немецкое командование перебросило в район Керченского пролива еще около 60 быстроходных десантных барж.

Имея превосходство сил в этом районе, противник, по существу, организовал блокаду с моря нашего десанта, высаженного в районе Эльтигена. Командиры катеров проявили беззаветную храбрость и отвагу в боях с блокирующими десант кораблями противника.

В ночь на 4 ноября 1943 года два торпедных катера, находясь в дозоре в районе Чонгелек — мыс Такиль, встретились с шестью катерами противника. Советские моряки смело вступили в неравный бой и дружными усилиями отогнали врага. Под утро им снова пришлось вести бой теперь уже с самоходными десантными баржами. И из этого боя они вышли победителями.

5 декабря группа торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Довгай обнаружила несколько быстроходных десантных барж противника в районе Камыш-Бурун и атаковала их. Старший лейтенант В. П. Харитонов, преодолев сильный огонь, сблизился на короткую дистанцию с одной из барж и потопил ее.

Через несколько дней торпедные катера капитан-лейтенанта А. И. Кудерского произвели налет на порт Камыш-Бурун и выпустили торпеды по стоящим у пирса баржам.

Так систематическими ударами по блокирующим силам противника катерники помогали эльтигенскому десанту.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант А. И. Кудерский. Фото времен войны

В 1944 году черноморские катерники совместно с другими силами флота не раз участвовали в высадке тактических десантов, помогая сухопутным войскам освобождать от немецко-фашистских захватчиков порты Румынии и Болгарии.

24 августа 10 торпедных катеров под командованием В. Т. Проценко прикрывали высадку десанта в районе Жебрияны. А через несколько дней 30 катеров 1-й и 2-й бригад, приняв на борт бойцов, совместно с малыми охотниками высадили десант в Констанцу, служившую в течение нескольких лет главной базой немецко-румынского флота на Черном море.

В первой декаде сентября торпедные катера высадили десанты в болгарские военно-морские базы Варна и Бургас. Флот противника на Черном море был полностью разгромлен. Все военно-морские базы и порты Румынии и Болгарии были очищены от немецко-фашистских захватчиков.

* * *

Активное участие в десантных операциях принимали и катерники-североморцы.

В октябре 1944 года части Советской Армии, прорвав оборону противника на Крайнем Севере, успешно продвигались на запад. Опасаясь окружения в районе Петсамо, гитлеровцы готовились к эвакуации города. Сле-

довало ожидать, что фашистские изверги перед уходом постараются до основания разрушить город. Наше командование решило не допустить этого и подготовило смелую десантную операцию.

Современное военно-морское искусство еще не знало примеров, чтобы морской десант с оперативными целями высаживался непосредственно в сильно обороняемый порт и, взаимодействуя с сухопутными войсками, захватывал его. Не случайно такие десанты, как Новороссийский и Печенгский (Петсамский), относятся к числу выдающихся операций Великой Отечественной войны. Советские командиры и рядовые воины продемонстрировали в них свои замечательные достижения в области оперативного искусства, тактики и боевой выучки.

Высадку первого броска десанта в гавань Лиинахамари возложили на торпедные катера и большие охотники.

Гавань Лиинахамари является аванпортом Петсамо. Бухта хорошо оборудована причалами. Чтобы прорваться туда, торпедным катерам предстояло пройти узкий и длинный фиорд Петсамо-вуоно. Гранитный берег этого фиорда возвышался над уровнем моря более чем на 100 метров. Вход в фиорд прикрывался несколькими батареями крупного и среднего калибра. Вдоль всего побережья располагались доты и дзоты, малокалиберные орудия которых представляли для катеров наибольшую опасность, так как могли стрелять в упор прямой наводкой. Вдобавок ко всему в этом районе находилось большое количество зенитных батарей, способных вести огонь по наземным и морским целям.

И если в Новороссийской операции вход в порт катерники прозвали «воротами смерти», здешний узкий проход с полным основанием можно назвать «коридором смерти».

Прежде чем высадить десант в гавань, командование решило захватить один из основных опорных пунктов противника — тяжелую батарею, расположенную на мысе Крестовом. Этот мыс находится в глубине «коридора смерти», и тяжелая батарея, расположенная на нем, имела возможность вести артиллерийский огонь вдоль всего фиорда, то есть бить в упор по прорвавшимся в гавань катерам.

В ночь на 10 октября торпедные катера и большие охотники высадили десант вблизи линии фронта в зали-

ве Матти-вуоно. Этот десант был предпринят для обеспечения прорыва сухопутными войсками участка фронта Мусту-Тунтури на перешейке полуострова Средний. В составе общего десанта высадилась группа морских разведчиков капитана Барченко и лейтенанта Леонова, которая, совершив рейс через тундру, спустя несколько дней внезапно атаковала батарею на мысе Крестовом и и после ожесточенного боя захватила ее.

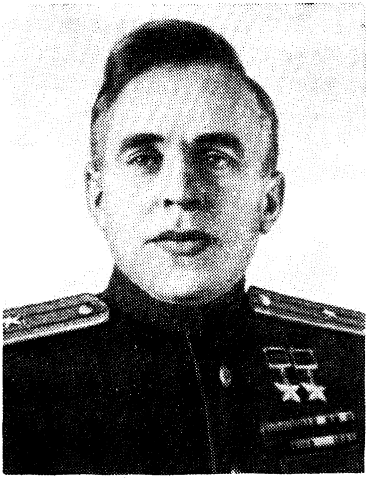
Десант в Лиинахамари высаживался в ночь на 13 октября.

Первыми вышли в море торпедные катера лейтенанта И. И. Литовченко и старшего лейтенанта Е. А. Успенского. На головном катере находился Герой Советского Союза капитан-лейтенант Шабалин, который перед войной неоднократно бывал в Петсамо и поэтому знал туда дорогу.

В 22 часа 30 минут катера передового отряда подошли к входу в залив Петсамо-вуоно. Противник выпустил несколько осветительных снарядов. Однако артиллерийского огня вслед за этим не последовало. Очевидно, гитлеровцы освещали залив и подходы к нему просто из предосторожности. На всякий случай командиры уменьшили скорость катеров, чтобы не обнаружить себя по бурунам. Вскоре в периодически освещавшуюся зону вошли катера второй группы. И только теперь противник заметил их и открыл огонь. Командиры сразу же увеличили ход до полного, и катера стремительно понеслись вперед, в залив.

Наши береговые батареи начали контрстрельбу. В воздухе стоял непрерывный грохот.

Есть у нас в армии и на флоте определенный тип человека-воина, скромного труженика, дисциплинированного в строю и отважного в бою. Формируются такие люди в гуще масс, где труд испокон веков — потребность жизни, трудовая дисциплина — ее закон, где чувство долга органически свойственно человеку, вошло в его плоть и кровь. Эти люди меньше говорят, больше делают. Отступая — они не сдаются в плен, наступая — не жалеют жизни. Таков дважды Герой Советского Союза Александр Осипович Шабалин — бывший матрос, ныне капитан 1 ранга. Он родился в 1914 году в семье крестьянина деревни Юдм-озеро, Архангельской области. С детства мечтал о море и моряках. Закончив



Дважды Герой Советского Союза капитан 3 ранга А. О. Шабалин. Фото времен войны

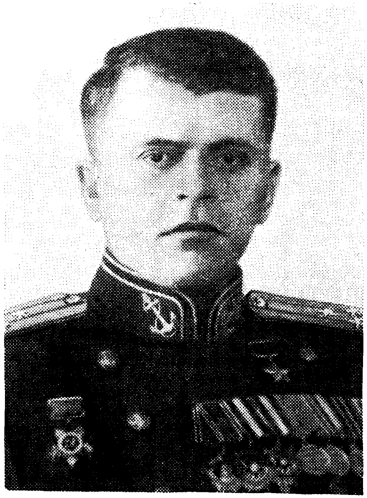
семилетку, поступил на курсы штурманов-тральщиков. Так началась его трудовая морская жизнь: больше в море, чем на берегу. В 1936 году природного североморца призвали на службу в Военно-Морской Флот, в Кронштадт. Вначале Шабалин служил боцманом, затем командиром торпедного катера. Когда началась война, Шабалина из Кронштадта откомандировали на Север в Полярное. Здесь он начал свой боевой путь. И не случайно именно он оказался на первом катере, который должен был проложить путь через «коридор смерти».

Боевое задание Шабалин выполнил мастерски. Когда разрывы снарядов вставали стеной перед катерами, он, не давая возможности врагу пристреляться, то увеличивал ход до самого полного, то уменьшал до малого. Повторяя действия головного, маневрировали и другие катера. Наблюдательный Шабалин заметил, что у западного берега меньше всплесков от разрывов снарядов. Туда он и повел свои катера. Прижимаясь к западному берегу, маскируясь в тени высоких гранитных скал, катера незаметно для противника приближались к порту. Так без потерь в людях был преодолен «коридор смерти».

Вслед за первой группой из базы вышла вторая в составе пяти торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга С. Г. Коршуновича. Последнюю, третью группу, состоявшую из больших охотников, возглавлял капитан 3 ранга С. Д. Зюзин. Он держал свой флаг на катере лейтенанта Притворова.

Группа катеров под руководством капитан-лейтенанта Шабалина, умело маневрируя, преодолела несколько

заградительных артиллерийских рубежей врага и успешно высадила десант в назначенном пункте.



Герой Советского Союза капитан 1 ранга С. Г. Коршунович

Второй группе пришлось труднее. Фашисты вцепились в нее прожекторами и освещали почти на всем пути. По мере продвижения катеров в глубь залива интенсивность вражеского артиллерийского огня нарастала. Чтобы скрыть катера от прожекторных лучей и от глаз артиллеристов, капитан 2 ранга Коршунович приказал поставить дымовую завесу. На какое-то время это помогло. Но дым относило в одну сторону, а катера шли в другую. В этой обстановке командиры маневрировали скоростью и изменениями курсов, старались идти вблизи высоких берегов фиорда, укрываясь в их тени. Как только расстояние до прожектора и вражеских огневых точек в нужном размере сократилось, катера открыли по ним дружный огонь и подавили их.

Вот и группа Коршуновича подошла к конечному пункту гавани Лиинахамари. Здесь противник осветил катера серией осветительных снарядов. Со всех сторон по ним велся интенсивный огонь из автоматических пушек, крупнокалиберных пулеметов, минометов, а при подходе ближе к берегу и из автоматов. Стреляли все береговые, зенитные, противокатерные и артиллерийские установки, а также пехота противника. Над поверхностью воды во всех направлениях неслись разноцветные трассы. Вновь головной катер старшего лейтенанта А. И. Киреева поставил мощную дымовую завесу. Вся экватория гавани была задымлена, и скоро все пять катеров под командованием офицеров А. И. Киреева, Б. Т. Павлова, Г. Е. Макарова и других подошли к назначенным местам и начали высаживать десант.

Торпедные катера Коршуновича еще высаживали десантников, когда катер Литовченко, на котором находился Шабалин, встретил на обратном пути третью группу десанта. Чтобы кораблям этой группы легче было найти в дыму место высадки, Шабалин повернул назад и повел их за собой. И опять ожесточенный огонь, свистящие осколки, разъедающий глаза дым...

Противник ожесточенно сопротивлялся. В помощь нашим десантникам был высажен второй десант, а затем катера под руководством капитан-лейтенанта В. П. Федорова начали перебрасывать подкрепление с мыса Крестовый, к которому подошли морские пехотинцы, наступавшие на полуострове Среднем.

Через некоторое время и город Петсамо был окончательно очищен советскими войсками от врага.

Десантная операция по овладению Лиинахамари стала возможной потому, что она проводилась в тесном взаимодействии с войсками Карельского фронта, перешедшими в наступление. Передовые армейские части подходили к Петсамо с юга, а десантники в это время осуществляли прорыв прямо в порт.

Экипажи торпедных катеров показали в десантной операции высокую боевую зрелость, способность выдерживать большое напряжение. Достаточно сказать, что только прорыв к месту высадки занял около двух часов. Обратный путь потребовал столько же времени. Значит, в течение четырех часов катера находились под непрерывным обстрелом. Поистине выдержать такое могли только советские люди, сражавшиеся за правое дело, за свободу и независимость своего народа.

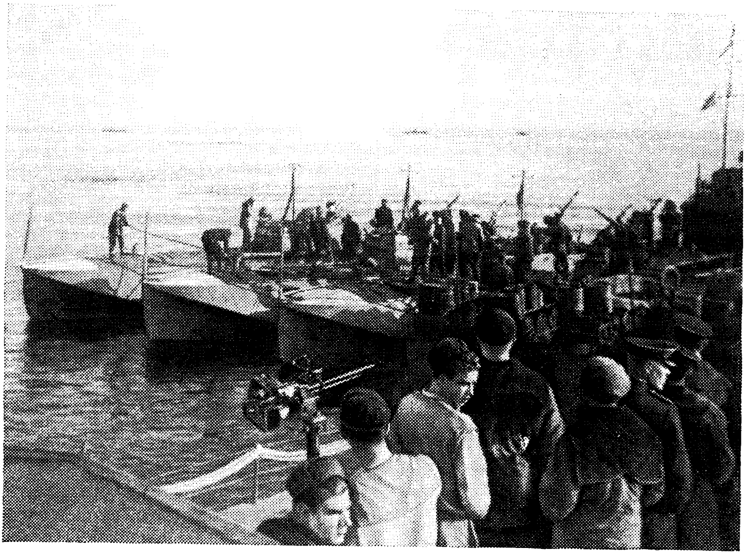
Десантники быстро захватили основные объекты порта и спасли их от разрушений.

О том, что противник хотел разрушить портовые сооружения, подтверждается перехваченной радиограммой, в которой командир батареи на Нурменсетти доносил морскому коменданту Киркенеса: «Гавань Лиинахамари в руках врага. Подрывы в большинстве случаев подведены. Петсамо в руках немцев. Батарея Вахнера разрушена».

Вслед за Петсамо торпедные катера высадили десанты в Кобхольм-фиорд и спасли от подрыва электростанцию, подающую электроэнергию в Лиинахамари. В ночь на 26 октября полк пехотинцев высадился в Хол-

менгро-фиорд, чтобы оказать содействие сухопутным войскам в штурме Киркенеса. В последующем торпедные катера высадили группы десантников-разведчиков в порты Вадсе и Варде.

Советское военно-морское искусство обогатилось примерами проведения десантных операций и по захвату островов.



Торпедные катера КБФ готовятся к десантной операции

Немецко-фашистская группировка, разгромленная нашими войсками в Эстонии, основными силами отошла к Риге. Часть войск переправилась на острова Моонзундского архипелага. Гитлеровцы хотели удержать за собой этот важный в стратегическом отношении район, чтобы сохранить возможность контролировать вход в Рижский и Финский заливы и не выпустить корабли Балтийского флота в открытое море.

Обстановка требовала как можно быстрее захватить острова, не дать противнику организовать их оборону. Использовать для этой цели крупные или средние корабли Балтийский флот не мог, так как Финский залив

все еще был непроходим из-за минной опасности. Поэтому для десантов привлекли большое количество малых кораблей, в том числе торпедных катеров.

Первым намечалось захватить остров Вормс (Вормси), отделенный от материка проливом шириною в 15 кабельтовых. Вечером 26 сентября 1944 года три больших торпедных катера под командованием капитана 3 ранга Осецкого с десантом на борту вышли из Палдиски и взяли курс на этот остров. Ближе к ночи сильный западный ветер разогнал волну до 6—7 баллов, и катерам пришлось зайти в ближайшую бухту, чтобы отстояться. К утру ветер стал стихать и волнение моря уменьшилось. Катера снялись с якорей и продолжили движение.

На подходе к бухте Регьбю катера встретил сильный минометно-пулеметный огонь противника. Осецкий принял решение прорываться. Увеличив ход до самого полного, катера стремительно понеслись к берегу, успешно высадили десант и принялись огнем своих пушек и пулеметов поддерживать его продвижение на берегу. Противник поспешно отошел на запад, а затем переправился на остров Даго (Хиума).

Теперь на очереди был остров Моон (Муху). Захват его послужил бы трамплином для высадки десанта на большой остров Эзель (Сарема).

Десанты с торпедных катеров были ошеломляющими и неожиданными для врага. Об этом, например, свидетельствуют рассказы пленных о последнем разговоре немецкого коменданта Муху с комендантом Эзеля. Из Муху передавали: «...к Виртсу пришли советские катера. К утру возможен десант». С Эзеля отвечали: «Усилить наблюдение. Через час-полтора вышлем подмогу. К утру приготовимся отразить десант». На это с Муху сообщили: «Поздно. Десант уже высажен. Связь прервана...» 29 сентября в сумерках 13 торпедных катеров с десантом под командованием того же Осецкого отошли от причала острова Виртсу. Через 20 минут катера первого эшелона подошли к месту высадки и под сосредоточенным огнем врага начали высаживать десант.

Катерники, как всегда, действовали отважно.

Моряки Панкратов и Костелин, как только катер подошел к берегу, сразу же прыгнули в воду, увлекая за собой десантников. Радист Хабина, находясь по грудь в

воде, помогал выгружать оружие и боезапас. Главный старшина Мехов заметил, что путь десантникам преграждает огонь вражеского пулемета, хорошо замаскированного и незаметного с берега. С разрешения командира Мехов ловко подкрался к вражеской огневой точке и гранатами уничтожил ее вместе со всем расчетом.

Катер старшего лейтенанта Б. П. Фруля из-за мелководья не смог подойти к берегу вплотную. Десантники с некоторой тревогой смотрели на воду. Возникло секундное замешательство. Тогда матрос коммунист Потапов первым бросился с катера и вместе с пехотинцами пошел в атаку.

Высадка штурмового батальона была проведена быстро и успешно. Под натиском десантников гитлеровцы начали отступать в глубь острова. Теперь главная задача состояла в том, чтобы как можно скорее накопить на острове большое количество сил и сделать стремительный бросок на Эзель.

Тут катерникам пришлось как следует поработать. Торпедные катера выполняли роль не только высадочных, но и буксирных средств. Двое суток без отдыха в условиях свежей погоды (волнение моря доходило до 5 баллов) работали моряки, являя пример подлинного героизма, мужества, стойкости и отваги. Всего за небывало короткий срок 33 торпедных катера доставили на остров Муху около 20 тысяч пехотинцев, 500 тонн боезапаса, десятки орудий и танков.

После этого катерникам поручили высадить десант на остров Даго. Эту задачу выполнили катера, возглавлявшиеся Героем Советского Союза гвардии капитаном 3 ранга Гуманенко. Высадку десанта обеспечивала штурмовая авиация.

Заключительным этапом операции по захвату Моонзундского архипелага был десант на Эзель. Торпедные катера под командованием Гуманенко неожиданно для противника высадили на необорудованный берег первый отряд в 250 человек. Гитлеровцы не ожидали появления десантников в этом месте, а когда опомнились и открыли огонь, на берег уже выходил второй отряд, доставленный бронекатерами. Всего катерники переправили на остров два полка пехоты. 9 октября последний остров Моонзундского архипелага — Эзель был освобожден от противника.



Командир соединения торпедных катеров капитан 1 ранга А. В. Кузьмин ставит задачу командирам катеров. Фото 1944 года

К концу апреля 1945 года торпедные катера участвовали в разгроме земландской группировки фашистских войск, высадив совместно с тральщиками и бронекатерами десант на косу Фриш-нерунг — узкую полоску суши длиною в 70 километров. На севере она отделяется от Земландского полуострова проливом Зеетиф шириною около 600 метров, представлявшим собой серьезное препятствие для сухопутных войск. Размеры косы Фриш-нерунг не позволяли наступавшим войскам действовать крупными силами, почти полностью исключали маневр. Песчаная почва затрудняла движение танков и артиллерии.

Фашисты создали на косе глубоко эшелонированную и хорошо оснащенную оборону. На побережье, в местах наиболее удобных для высадки десантов, они соорудили мощные опорные пункты с большим количеством артиллерийских орудий прямой наводки, спаренных зенитных пулеметов, прожекторных установок. В этот сильно укрепленный район торпедные катера и должны были высадить первый бросок десанта.

В то время соединением балтийских катерников командовал капитан 1 ранга А. В. Кузьмин, переведен-

ный сюда после завершения боев на Севере. Готовя торпедные катера к десанту на косу Фришнерунг, он учел опыт их участия в подобных операциях под Новороссийском и Лиинахамари.

Организация десантного отряда и его командования была следующей.

Отряд высадки состоял из трех групп: в первой — четыре торпедных катера (командир капитан-лейтенант С. Г. Головко); во второй — три (командир капитан-лейтенант В. Я. Александров); в третьей — пятнадцать катеров-тральщиков (командир капитан-лейтенант А. В. Дудин).



Вице-адмирал А. В. Кузьмин. Послевоенное фото

Командовал отрядом капитан 2 ранга С. А. Осипов.

Силы прикрытия десанта составляли также три тактические группы по четыре торпедных катера в каждой. Группы возглавляли капитаны 3 ранга В. М. Старостин, А. Г. Свердлов и капитан-лейтенант П. П. Ефименко.

Был создан отряд огневой поддержки из трех бронекатеров. Командовал им капитан 2 ранга Г. С. Гапковский.

Как обычно, выходу в море предшествовала тщательная подготовка. Катера специально переоборудовались для перевозки и высадки десанта. Проводились специальные учения. На них отрабатывалась быстрота посадки десантников на катера и высадки их на необорудованный берег и прямо на мелководье. Устраивались встречи с участниками предыдущих десантных операций. Агитаторы выступали с беседами на темы: «Дружба красноармейцев с моряками», «О взаимной выручке в бою».

Наступила ночь, на которую была назначена высадка десанта. Организованно, без шума погрузились десантники на катера. Командир дивизиона Осипов обошел свои маленькие корабли и, убедившись в их готов-

ности, дал команду на выход. Зарокотали моторы, и катера один за другим отошли от пирса. Темная ночь, дымка над побережьем и тихая, словно по заказу, погода как нельзя лучше содействовали морякам. Когда подходили к месту высадки, десантники еще издали увидели яркое зарево над побережьем. Это наши летчики наносили по врагу предварительные удары.

Вот уже близко берег. Осипов передал на катера приказание идти строем фронта. В этот момент наблюдатели обнаружили несколько сторожевых катеров и три быстроходные баржи противника, пытавшиеся с юга прорваться к десанту. Навстречу врагу вышли сопровождавшие десант бронекатера и открыли дружный артиллерийский огонь.

Вступили в бой и торпедные катера Осецкого.

Тем временем катера с десантом подошли к песчаному берегу. Фашисты открыли огонь по катерам и выбегавшим на берег солдатам. Бронекатера перенесли огонь по наземным целям.

Через несколько дней после захвата косы Фриш-нерунг балтийские катерники провели свою последнюю десантную операцию. Группа из шести торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Осецкого, приняв на борт роту бойцов 9-го батальона морской пехоты, взяла курс к острову Борнхольм. В назначенное время катера подошли к порту Ренне. На зданиях порта виднелись флаги с белыми крестами. Оставив на всякий случай один катер на рейде, Осецкий подошел с остальными к пирсу. Здесь уже находился представитель коменданта, который заявил о сдаче в плен 11-тысячного гарнизона острова. В тот же день мэр Ренне от имени жителей поблагодарил катерников за освобождение города от фашистских захватчиков и отметил, что именно быстрые и решительные действия советских моряков спасли Ренне и другие города острова от разрушения фашистами.

В последнюю ночь войны отряд торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта Александрова нанес под Либавой удар по конвою, а утром 9 мая 1945 года торпедные катера ворвались в военную гавань и торговый порт Либавы и за 8—12 часов до прихода в город советских войск высадили десант, чем спасли от подрыва и разрушений причальный фронт, доки, судо-

ремонтный завод и торговый порт. В военной гавани командиром бригады капитаном 1 ранга Кузьминым была принята капитуляция крупного немецкого гарнизона: более 10 тысяч человек.

Так, балтийские катерники первыми среди легких сил флота вступили в жестокую борьбу с фашистскими захватчиками в начале войны и последними завершили разгром ненавистного врага в 1945 году.

Однако последняя страница боевой летописи советских торпедных катеров еще не была перевернута. Через три месяца они вновь вступили в бой, теперь уже на Тихом океане в войне с империалистической Японией.

Развивая стремительное наступление, части Советской Армии успешно продвигались в глубь Маньчжурии. Тихоокеанский флот вел боевые действия против портов Северной Кореи, занятых японцами.

В начале августа части Советской Армии форсировали пограничную реку Тюмень-Ула и начали продвигаться вдоль побережья.

Удары нашей авиации по портам Северной Кореи Юки и Сейсин, а также набеги торпедных катеров деморализовали оборону противника. Под натиском наших войск японцы начали отступать. 11 августа морской десант захватил порт Юки, а 12 — порт Расин. Первые броски десантов высаживали торпедные катера.

Порт и военно-морская база японского флота Расин расположен в глубине залива Корнилова. Из этой базы, находящейся в 100 милях от Владивостока, японское военно-морское командование собиралось вести боевые действия против побережья Советского Союза. Много лет Расин отстраивался и укреплялся. У причалов порта могло одновременно стоять до 15 кораблей, кроме того, акватория рейда позволяла разместить еще до 50 кораблей. У входа в залив Корнилова в бухтах Ракусан-ван и Юсин-хо была оборудована стоянка для малых боевых кораблей и катеров.

Но у врага оставался в этом районе еще один крупный порт — Сейсин. Через него японцы вели эвакуацию своих войск. Нужно было занять и его.

Сейсин расположен в заливе Казакова. Этот залив простирается в длину почти на 10 миль. В северной части его искусственным молом огорожена гавань, вмещавшая более десяти кораблей и судов. В середине за-



Герой Советского Союза капитан 3 ранга Л. Н. Пантелеев. Фото времен войны

лива находилась рыбачья гавань, у причалов которой также могло разместиться большое количество судов. Недалеко от нее, к югу, — причалы заводов Митсубиси, способные принять еще несколько кораблей и судов. Залив оборонялся береговой артиллерией, расположенной в различных местах побережья.

В ночь на 13 августа в бухте Новик собрались участники сейсинского десанта — командиры торпедных катеров, командир разведывательного отряда Герой Советского Союза старший лейтенант Леонов, командир роты автоматчиков лейтенант Ю. К. Мухаметов, командир десанта полковник А. З. Денисин. Еще раз каждый уточнил свои задачи.

Рано утром шесть торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта Марковского, приняв на борт десантников, взяли курс на Сейсин. К середине дня они подошли к мысу Колокольцева. Здесь их встретил торпедный катер из группы Кострицкого, который сообщил обстановку: противник располагает сильной артиллерией.

В порт врывались днем при ясной погоде.

— Дым! — приказал командир группы, как только японцы открыли огонь.

Крайние катера лейтенантов В. Т. Бегуна и Я. Т. Танцуры поставили дымовую завесу. Под ее прикрытием катера один за другим на большом ходу подошли к деревянному пирсу рыбачьего порта. Бойцы Леонова — более опытные в подобного рода действиях — первыми покинули катера и повели наступление. За ними последовали автоматчики роты Мухаметова.

В глубине города разгорелись ожесточенные уличные бои. Противник, используя свое численное превосходст-

во, перешел в контратаку и начал теснить и окружать десантников. Кольцо врага сжималось. Наступил критический момент. В это время к десантникам подоспела так необходимая им помощь. Группа торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Л. Н. Пантелеева доставила к месту жаркой схватки пулеметную роту, которая, высадившись на берег, сразу же вступила в бой.



Герой Советского Союза капитан 3 ранга В. М. Старостин. Фото времен войны

Впоследствии десантники с глубокой благодарностью вспоминали о поддержке, оказанной им катерниками. Один из них прислал даже письмо в газету Тихоокеанского флота. Он писал:

«Дорогой товарищ редактор! Я участник боев за город и порт Сейсин. Мне хотелось рассказать о героях-катерниках, которые высаживали десант, подразделения старшего лейтенанта Лукьяна Степановича Мальцева, да жаль, не знаю их фамилий. Все-таки мне хочется от имени моих товарищей морских пехотинцев сказать катерникам большое спасибо. Под перекрестным огнем орудий и пулеметов противника боевые катерники действовали умело, мужественно и храбро. Честь и слава им!»

Доставленное катерами подкрепление сдержало яростный натиск врага и позволило высадить последующие силы десанта. Катера в течение всего боя оставались в порту, готовые в каждую минуту поддержать десант своим огнем.

После занятия Сейсина шесть торпедных катеров и сторожевой корабль «Метель» взяли на борт около 600 бойцов 13-й бригады морской пехоты и направились к порту Одецин. Под покровом густого тумана корабли ворвались в порт и высадили десант. Противник

не оказал сопротивления и поспешно отступил на юг в Гензан.

20 августа десантный отряд в составе эскадренного миноносца, сторожевого корабля, двух тральщиков и шести торпедных катеров, имея на борту около 2 тысяч бойцов, несколько батарей минометов и пушек, вышел из Сейсина и взял курс на Гензан. Японцы прикрывали порт с моря шестью береговыми батареями различных калибров. Вблизи порта находился аэродром, на который могло базироваться до 100 различных типов самолетов. Порт обороняло около 5 тысяч японских солдат.

Первыми вошли в порт торпедные катера капитана 3 ранга Пантелеева. Японцы не стреляли, но было видно, как на всем пути движения катеров в глубину порта орудия противника неотступно поворачивались вслед за ними. Неприятно было идти под дулами орудий, готовых в любой момент извергнуть огонь.

Десантники высадились в порт и заняли его. Противник не оказывал вооруженного сопротивления, но и не сдавался. Японское командование заявило, что оно не получило приказания о капитуляции. Так продолжалось весь день. К вечеру десантники заметили, что японские войска окружают наши части. Морские пехотинцы заняли круговую оборону, готовые в любую минуту вступить в бой. Советское командование предупредило командира японской военно-морской базы контр-адмирала Хори, что, если гарнизон Гензана не сложит оружие, наша авиация и десант начнут боевые действия согласно законам войны. Это решительное заявление подействовало на японского адмирала, и он отдал приказ о полной капитуляции.

Корейцы, жители Гензана, тепло встретили своих освободителей. В разных местах города стихийно возникали демонстрации, на которых выступавшие благодарили советские войска за освобождение от японских колонизаторов.

С занятием Гензана закончились боевые действия советских торпедных катеров во второй мировой войне. Множество боев, которые провели советские моряки, славные победы, одержанные ими, со всей очевидностью доказали, что равных им по мужеству, отваге и тактическому мастерству нет нигде в мире.



ЗОЛОТЫЕ ТРАДИЦИИ КАТЕРНИКОВ

Смелость, отвага, героизм

В Великой Отечественной войне советским боевым кораблям, в том числе катерам, пришлось иметь дело с опытным и коварным врагом, который не один год воевал и накопил большой боевой опыт.

Советские военные моряки, воспитанные и руководимые Коммунистической партией, беззаветно преданные своей Родине, делу коммунизма, проявляли в морских боях высокое воинское мастерство, смелость, отвагу, незнание страха в борьбе. Экипажи советских кораблей действовали по принципу — врагов не считают, их бьют.

В походах и боях в дни войны складывались и умножались золотые традиции моряков торпедных катеров.

Вот что было в бою 13 июля 1941 года на Балтике.

Глубокой ночью с острова Эзель вышли в море четыре торпедных катера под командованием старшего лейтенанта В. П. Гуманенко. Им предстояло встретить и атаковать вражеский конвой. Конвой уже проходил Ирбенский пролив, и, чтобы не опоздать, командир группы приказал дать полный ход. Рассчитывать на внезапность не приходилось, так как в это время года на Балтике еще стоят белые ночи и видимость на море ночью не хуже, чем днем. Впрочем, предрассветная прохлада оставила после себя на водной поверхности дымку, которая несколько скрывала катера.

Около четырех часов катерники обнаружили у горизонта едва различимые силуэты. Это и был конвой. По мере сближения все яснее вырисовывались транспорты и корабли охранения. Последние почему-то сосредоточились главным образом в голове конвоя. Видимо, противник опасался атаки советских катеров с носовых курсовых углов.

Старший лейтенант Гуманенко решил воспользоваться этим обстоятельством и ударить по конвою не в лоб, а с тыла. Он уже приказал командирам катеров И. С. Иванову и А. И. Афанасьеву напасть на врага со стороны берега, а В. И. Белугину и М. Г. Чебыкину со стороны моря, но тут обнаружилось, что в конце конвоя следуют буксиры и сейнеры, не представлявшие собой какой-либо ценности. Более крупные транспорты шли впереди, и Гуманенко решил атаковать их.

Обнаружив позади конвоя торпедные катера, гитлеровцы, видимо, приняли их вначале за свои и некоторое время не обращали на них внимания. Потом стали запрашивать опознавательные. Было очевидным, что они вот-вот убедятся в своей ошибке и откроют артиллерийский огонь. Значит, пора действовать, и катер Алексея Афанасьева на полных оборотах рванулся вперед, оставляя за собой широкий шлейф густого дыма. Атака началась.

Катер Иванова под прикрытием дымовой завесы стремительно сблизился с вражеским миноносцем на короткую дистанцию и почти в упор выстрелил торпедой. Грохот взрыва возвестил о гибели миноносца, а Иванов на своем катере уже мчался на транспорт водоизмещением в 8 тысяч тонн. И вторая торпеда попала так же точно, как первая. Одновременно атаковал транспорт и Афанасьев, выпустив по нему две торпеды. Корабли противника открыли ураганный артиллерийский огонь, но было уже поздно. Завершив атаку, оба катера, умело маневрируя и прикрываясь дымовой завесой, вывели свои катера из зоны артиллерийского огня.

В это же время вторая группа торпедных катеров действовала со стороны моря. Внимание командира привлекла низкобортная самоходная баржа, на палубе которой отчетливо различались стоящие в ряд танки и большая группа десантников. Это была весьма заманчивая цель, и Белугин с короткой дистанции выстрелил

по барже торпедой. Катерники ясно видели, как след торпеды точно прошел под баржей. Но взрыва почему-то не последовало. Видимо, из-за малой осадки судна торпеда прошла под днищем. Выпускать вторую торпеду не было смысла, и Белугин выбрал новую цель, более крупную — ближайший транспорт, торпедировал его и опять повернул к груженной танками барже, которая не давала ему покоя. По его приказанию боцман Маликов открыл по ней огонь из крупнокалиберного пулемета. Фашистские солдаты заметались по палубе, пытаясь укрыться от губительного огня, но меткие очереди Маликова настигали их всюду. Кончилась у боцмана пулеметная лента, радист Пуканов подал новую. И опять огненные трассы потянулись к барже.

Торпедные катера Иванова и Афанасьева, выскочив из дымовой завесы, чуть было не напоролись на эту же десантную баржу. Разобравшись в обстановке, командиры круто развернули свои катера и тоже открыли огонь. Сначала все три боцмана стреляли по фашистам, находившимся на палубе. Но вскоре сообразили, что гораздо целесообразнее потопить баржу, изрешетив ее борт в районе ватерлинии. Так и сделали. Получив сотни мелких пробоин, баржа вскоре затонула со всем своим грузом.

А где же в это время был четвертый катер, лейтенанта Чебыкина? На нем находился и командир группы Гуманенко.

В самом начале боя Чебыкин обошел мелкие суда противника, торпедировал транспорт и собирался атаковать второй. Но здесь его постигла неудача. Миноносец и сторожевые катера открыли по катеру сильный артиллерийский огонь. Один снаряд пробил борт, другой попал в моторный отсек и повредил двигатель. Командира отделения мотористов старшину 2-й статьи Горбунова ранило в голову, плечо и грудь. Но сильный и мужественный человек не покинул боевого поста. Не подавая виду, он возглавил борьбу за живучесть катера, и только потом уже, когда катер пришел в базу, Чебыкин узнал о тяжелом ранении своего подчиненного и о том, каких усилий стоило экипажу удержать катер на плаву. Труднее всего было заделать пробоину. Радист Вакушин сначала пытался заткнуть ее кожанкой, но вода продолжала с силой проникать внутрь катера. Тог-



Герой Советского Союза капитан-лейтенант А. И. Афанасьев. Фото времен войны

да матрос, упершись в переборку ногами, закрыл пробоину своим телом и оставался в таком положении, преодолевая усталость и жгучую боль в теле, до самой базы.

Между тем пока экипаж боролся за спасение своего корабля, огонь противника становился все точнее и точнее. В сторону поврежденного катера двинулись сторожевые катера. Как ни отстреливался боцман Василий Огромнов, все же казалось, что минуты отважного экипажа сочтены. Но в этот тяжелый момент на помощь пришли товарищи — остальные три катера. Они прикрыли поврежденный катер дымовой завесой, а затем на полном ходу повернули в сторону противника и заставили вражеские сторожевые катера отойти назад.

В начале сентября 1941 года два торпедных катера Северного флота, которыми командовали капитан-лейтенант Светлов и младший лейтенант Шабалин, вели поиск кораблей противника. Была темная ночь. Катера незаметно приблизились к берегу, занятому врагом, и пошли вдоль него. Вскоре они обнаружили неприятельский конвой. Он ясно просматривался со стороны берега, в то время как сами катера оставались невидимыми. Выбрав наиболее благоприятный момент, катера пошли в атаку. С короткой дистанции Светлов выпустил торпеду по миноносцу охранения и...

Тут произошел казус, который чуть не кончился трагически. Боцман катера по привычке, сложившейся у него в учебных атаках, выстрелил ракетой. Яркий свет озарил все вокруг. Гитлеровцы немедленно открыли ожесточенный огонь, и Шабалину, избравшему для атаки транспорт, пришлось пробиваться сквозь плотную

огневую завесу. Он всетаки пробился на близкую дистанцию, потопил транспорт, но и сам подвергся преследованию катеров охранения.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант А. И. Кисов. Фото времен войны

Вокруг рвались снаряды. Один из них попал в масляный бачок. Масло обильной струей потекло в поддон двигателя, и мотор заглох. Заметив, что катер уменьшил ход, противник стал наседать еще ожесточеннее. Боцман Конопля и пулеметчик Тревлов отбивались меткими очередями. Положение сложилось тяжелое, но, к счастью, моторист Луконин быстро сумел устранить повреждение, и катер, увеличив ход и прикрывшись дымовой завесой, оторвался от противника.

Смелость и отвага советских катерников, без колебаний вступавших в неравный бой, взаимная выручка особенно ярко проявлялись в борьбе за живучесть маленьких, но грозных кораблей. Моряки делали все возможное, а порой и невозможное, чтобы спасти свой корабль, сохранить его для будущих боев.

В один из майских дней 1944 года два торпедных катера под командованием старших лейтенантов А. И. Кисова и И. М. Желвакова обнаружили в Варангер-фиорде силуэты нескольких кораблей. Что это за корабли, определить пока было трудно, но ясно одно — это корабли врага и их надо уничтожить. Катера, увеличив ход, пошли в атаку. Оказалось, что в фиорде отстаивались два сторожевика и несколько катеров. Встреча с ними не сулила катерникам ничего хорошего. Но раз атака начата, командиры решили довести ее до конца.

Атака торпедного катера скоротечна. Она похожа в какой-то мере на стремительное пике самолета-истребителя. Да и командир катера в эти минуты очень на-

поминает летчика-истребителя. Торпедный катер летит в вихре пены, а море встает ему навстречу не только ударами волн, но и фонтанами взрывов, роями стальных осколков. Именно в такие минуты командир должен быть максимально собранным, точным, уверенным и хладнокровным.

Кисов и Желваков выпустили торпеды. Но пока они шли к цели, сторожевики вели интенсивный огонь. Дистанция совсем небольшая, и в торпедный катер Желвакова попали один за другим три 100-миллиметровых снаряда. Осколки прошили катер ниже ватерлинии и поразили сразу два отсека. Внутрь катера начала поступать вода.

Все попытки заделать пробоины оказались безуспешными. Катер стал терять ход. К тому же в румпельном отделении загорелась обшивка корпуса, и пожар начал быстро распространяться по всему отсеку.

Моряки, не жалея сил, старались спасти свой корабль, но очень уж велики были пробоины. В критическую минуту на помощь подоспел катер Кисова. Под интенсивным огнем он снял команду с горящего катера, а сам катер затопил.

Но на этом испытания советских моряков еще не кончились. На подходе к базе возвращавшихся моряков атаковали три фашистских самолета. И опять неравный бой — один катер против трех самолетов. Вражеские летчики делали заход за заходом, обстреливали катер из пушек и пулеметов, сбрасывая на него бомбы. Гигантские столбы воды вставали вокруг катера. Умелым маневрированием Кисов искусно уклонялся от прямого попадания, но бомбы рвались так близко, что многочисленные осколки наделали в корпусе катера множество пробоин. От попадания снаряда в бензоотсек возник пожар, через пробоины в корпусе начала поступать вода. Положение было весьма тяжелым, но все-таки благодаря мужеству, стойкости, огромной выдержке личного состава катер сумел удержаться на плаву и возвратился в базу.

В этом бою на катере Кисова погиб комсомолец Саша Ковалев. Он прибыл в подразделение катеров из школы юнг зимой 1941 года. Жизнерадостный, веселый юноша скоро стал любимцем экипажа. Отважные моря-

ки-катерники воспитали в нем любовь к морю, родному кораблю.

Первое боевое крещение Саша Ковалев получил в одну из апрельских ночей. Два наших катера встретили в море корабли противника, атаковали их и потопили транспорт и сторожевик. Корабли вели по катерам сильный артиллерийский огонь. Юнга стоял рядом с командиром и докладывал ему о направлении трасс и о падении снарядов. Юнга во многом помог осуществлению важного маневра. За мужество и отвагу Саша тогда был награжден орденом Красной Звезды.

Командир не раз предлагал Саше пойти учиться. Но каждый раз юнга просил оставить его на катере: полная риска, радости побед боевая жизнь увлекла его.

И вот снова жестокий бой. Вражеским снарядом пробило водяной коллектор мотора. Саша помогал мотористам. Он первым заметил, что произошло. Ему было ясно, что, если немедленно не закрыть пробоину, уйдет вода, мотор сгорит, и катер, потерявший ход, явится прекрасной мишенью для фашистов. И Саша, не колеблясь, закрыл горячий коллектор своим туловищем. Кипящая вода обжигала сквозь одежду, от страшной боли мутилось сознание, но отважный комсомолец, стиснув зубы, не трогался с места. Лишь когда боевая задача была выполнена, Саша отстранился от мотора. На его теле остались огромные ожоги. Вскоре он скончался от них, отдав свою недолгую светлую жизнь великому делу победы над врагом.

За самоотверженный поступок герой-комсомолец был посмертно награжден орденом Отечественной войны I степени.

Исключительно высокое мужество проявляли катерники во встречных боях. Особенность этого вида боя заключается, как известно, в том, что здесь обе стороны идут в наступление, и напряжение всех моральных и физических сил достигает наивысшего предела. Побеждает тот, у кого больше смелости и выдержки, упорства и настойчивости, у кого, наконец, крепче нервы. В годы войны нашим катерникам не раз приходилось вести встречный бой с кораблями противника. В большинстве, если не во всех случаях, инициаторами такого боя были советские моряки. И всякий раз победа была на их стороне.

О каждом встречном бое можно рассказать много интересного и поучительного, но, пожалуй, одним из самых ярких и показательных явился бой, который провели катерники Краснознаменного Балтийского флота в июле 1944 года во время операции по занятию островов в Выборгском заливе совместно с частями Советской Армии.

Чтобы воспрепятствовать нашим войскам в захвате островов, гитлеровцы стянули в шхеры северо-восточной части Финского залива значительное количество кораблей. Перед торпедными катерами была поставлена боевая задача не допустить прорыва этих кораблей в глубину Выборгского залива.

Утром 4 июля из маневренной базы Койвисто вышли две группы — девять торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга М. А. Белуша. Пять катеров под командованием капитана 3 ранга Свердлова Белуш оставил у острова Нерва, где несли дозор бронекатера. Остальные выдвинулись вперед в сторону Выборгского залива, чтобы вести непрерывные наблюдения за ним.

К вечеру на горизонте показались дымы вражеских кораблей. Белуш приказал начать движение в их сторону. На малом ходу катера начали сближение. Стлавшаяся над водой дымка мешала как следует разглядеть противника. И лишь на дистанции в 50 кабельтовых удалось установить, что вражеские корабли идут двумя группами. В первой два тральщика, сторожевой корабль, две быстроходные десантные баржи и несколько сторожевых катеров. Расстояние между обеими группами по курсу примерно 8—10 кабельтовых. Позади второй группы следовали еще четыре сторожевых катера.

Такое построение походного порядка гитлеровцев усложняло атаку, да и выполнение задачи в целом. Если атаковать и разгромить одну группу, другая сможет прорваться к островам, и катера не выполнят поставленной перед ними задачи. Тогда Белуш решил ударить сразу по обеим группам. Корабли противника в это время заметили наши катера: один из них выпустил красную ракету. Тут уже надо было действовать быстро и решительно.

— Развернуться для атаки! — приказал командир. — Я атакую первую группу, Свердлову атаковать вторую!

Корабли противника, а за ними береговая артиллерия с острова Ристиниеми открыли огонь. По сигналу с головного катера «Атака!» дымзавесчики потянули за собой плотную стену дыма, а остальные катера, увеличив ход до полного, строем фронта ринулись вперед.



Герой Советского Союза капитан 3 ранга А. Г. Свердлов. Фото времен войны

Начался встречный бой. Противник стремился прорваться в Выборгский залив. Советские катерники преградили ему путь. С головного катера хорошо просматривался район боя. Командир группы наблюдал, как катера стремительно шли в атаку. Первым прорезал дымовую завесу младший лейтенант В. В. Карпов. Ближе всего к нему оказался сторожевой корабль. В него и были направлены две торпеды. От сильного взрыва корабль врага разломился пополам и быстро затонул. Вторым вышел в атаку капитан-лейтенант Афанасьев. Он выпустил с обычной дистанции торпеду по тральщику. Однако вражеский корабль резко увеличил ход, и торпеда прошла у него по корме. Неудача не обескуражила Афанасьева. Он развернул катер для повторной атаки. Тральщик снова сбавил ход до малого. Афанасьев разгадал хитрость врага, намеревавшегося после выпуска торпеды вновь уклониться от нее резким увеличением хода. В течение пяти минут шла незримая борьба между командиром советского катера и командиром вражеского тральщика. Кто кого? Победил Афанасьев. Выпущенная им торпеда попала в цель.

Вслед за первыми двумя катерами группы капитана 3 ранга Свердлова атаковали и все остальные. Каждый потопил по одному тральщику. Таким образом, были уничтожены основные обеспечивавшие корабли.

Противник не выдержал удара и повернул на обратный курс.

Однако командир вражеского отряда, видимо, имел строжайший приказ во что бы то ни стало прорваться к островным гарнизонам. Через некоторое время корабли противника снова повернули в сторону островов. Положение усложнилось: катера израсходовали торпеды, а остановить противника малокалиберным артиллерийским огнем просто невозможно. Как быть? Белуш принял смелое решение. Он приказал бронекатерам начать артиллерийский бой, а торпедным катерам выйти в демонстрационную атаку.

Прикрываясь дымовыми завесами и поддержанные артиллерийским огнем бронекатеров, торпедные катера, не имевшие ни одной торпеды, вновь устремились на противника. Дистанция быстро сокращалась: 25 кабельтовых, 20... Гитлеровцы усилили артиллерийский огонь. Это была атака на нервах — кто выдержит. И противник не выдержал, снова развернулся на обратный курс.

Торпедные катера блестяще выполнили боевую задачу.

* * *

Большой выдержки, исключительного мужества, героизма требовали от катерников десантные операции.

Прорыв в Новороссийскую бухту производился под ураганным огнем врага. Катера командиров старших лейтенантов П. М. Смирнова, Б. М. Першина, Г. Ф. Майстеровича, В. А. Степаненко прорывались в порт через узкий 86-метровый проход между молами — «воротами смерти».

Героически действовал командир катера старший лейтенант И. А. Хабаров. При выполнении боевой задачи в катер попали два снаряда, он потерял управление, начал описывать циркуляцию у прохода между молами. Офицер Хабаров, видя, что его катер может помешать идущему десанту, большими усилиями всей команды направил его к берегу и выбросил на мель. Несмотря на ранение, Хабаров вместе с экипажем пошел воевать на сушу. В жестоких боях он был второй раз ранен. Матросы, пройдя по грудь в воде вдоль линии фронта, переправили командира на Мысхако.

Позднее, в апреле 1945 года, при высадке десанта на косу Фриш-нерунг так же поступил экипаж катера лейтенанта В. А. Калмыкова (Балтийский флот). Катер уже отходил от берега, но получил повреждение, потерял ход и сел на мель. Экипаж мужественно боролся за спасение своего маленького корабля. И лишь убедившись, что снять с мели катер невозможно, командир отряда со всем экипажем катера сошел на берег и примкнул к десанту. Мужественно сражались катерники на сухопутье. Они истребили более 50 вражеских солдат. Смертью храбрых погибли в бою матросы Иванов и Микляев. Оба были посмертно награждены орденом Красного Знамени.

Вернемся, однако, к Новороссийской десантной операции.

Кинжальным огнем с мыса Любви противник преградил катерам путь в порт.

Катер, которым командовал Першин, получил несколько попаданий в корму и начал тонуть. Все же командиру удалось произвести выстрел одной торпедой по назначенной цели. Командир катера Майстерович, правильно оценив обстановку, дал торпедный залп по прожектору и огневой точке. Во время атаки Майстерович получил четыре раны, но долг советского командира выполнил до конца. Катер старшего лейтенанта В. А. Степаненко выпустил две торпеды по минометной батарее на Элеваторной пристани. Затем, маневрируя в бухте под вражеским огнем, прикрывал пулеметным огнем высадку десанта.

Катер старшего лейтенанта А. Е. Черцова совместно с другими катерами прорвался сквозь губительный артиллерийский огонь врага и высадил в назначенное место подкрепление десантников. Обратный путь был не менее трудным. Ранен командир. Сообщают о ранениях других членов экипажа, а враг продолжает вести ураганный огонь. Маневрируя, Черцов преодолевал огневую завесу. Вражеский снаряд попал в машинный отсек, до предела уменьшился ход. Началась борьба за спасение катера. Раненый командир старался не выдавать своей боли и продолжал стоять у штурвала. Но ноги подкашивались, руки слабели, в глазах туман. Временами он терял сознание. Героическими усилиями моряки сумели вывести катер из Цемесской бухты. Но тут командир окончательно вышел из строя. Никем не



Герой Советского Союза старший лейтенант А. Е. Черцов. Фото времен войны

управляемый катер закружился на месте. Тогда к штурвалу встал 13-летний юнга воспитанник экипажа Валя Лялин. Он и привел катер к ближнему берегу.

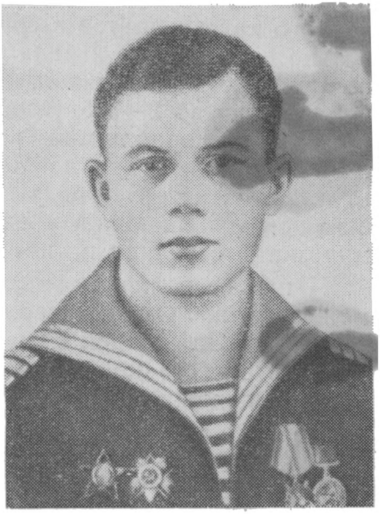
Валя Лялин круглый сирота. Отец — командир Советской Армии — погиб на фронте. Мать убило при бомбежке. Валю взяли на катер воспитанником. Так мальчик попал в дружную морскую семью. Очень скоро он освоил моторное дело, а затем и управление катером. В Новороссийскую операцию командир, предвидя жестокий бой, не брал юнгу. Но тот зайцем пробрался на катер и спрятался в таранном отсеке. И уже когда катер вышел в море, Валю обнаружили. Так юнга стал участником битвы за Новороссийск.

От огня противника серьезные повреждения получил катер Смирнова. Сам командир был тяжело ранен, но не покинул боевого поста и высадил подкрепление в назначенном пункте. Только на обратном пути, когда силы покинули его, он передал управление катером механику.

Во время высадки десанта в Лиинахамари мужество и высокое мастерство проявил старшина группы мотористов на катере Успенского Георгий Курбатов.

Катер, преодолев зону заградительного огня, подошел к причалу. Курбатов первым выскочил на пирс, чтобы закрепить швартовые концы и дать возможность десантникам беспрепятственно сойти на берег. Но на обледеневшем настиле пирса не оказалось ни одного устройства. за которое можно было закрепить трос. Тогда Георгий уперся ногой в бревно и, обмотав конец вокруг ноги, удерживал катер у пирса до тех пор, пока последний десант-

ник не выскочил на берег. Фашистские артиллеристы пристрелялись по катеру, и при отходе вражеским снарядом пробило радиорубку, перебило рулевое управление, и катер потерял возможность двигаться в нужном направлении. Коммунист Курбатов не растерялся. Он стал управлять катером при помощи моторов. Осколками снаряда Курбатову раздробило пальцы левой руки. Однако отважный моряк не оставил своего боевого поста и продолжал выполнять приказания командира. Управляя моторами одной рукой, он вывел катер из зоны обстрела.



Командир отделения мотористов Герой Советского Союза старшина 1-й статьи Г. Д. Курбатов

Указом Президиума Верховного Совета СССР отважному североморцу Георгию Дмитриевичу Курбатову было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

В архивах Министерства обороны хранятся донесения о боевых действиях катерников, насыщенных драматическими моментами. И жаль, что скупые слова боевых донесений воспроизводят только тактическую сторону боев, а не раскрывают со всей полнотой чувства моряков, их горячее желание победить во что бы то ни стало, беззаветную верность Отчизне. Тот, кому приходится сейчас, через много лет, читать бесстрастное описание боев, находит там лишь сухие фразы: «Командир группы принял решение...», «Катер прорвался через огневую завесу» и т. д. А ведь иное решение стоило командиру седых волос. Что значит для экипажа катера, например, прорваться через огневую завесу? Такие корабли противника, как сторожевики и тральщики, вооруженные 100-миллиметровыми пушками и 40-миллиметровыми автоматами, могут уверенно поражать катер с дистанции 50 кабельтовых. Начиная с этой дистанции, атака тор-

педного катера длится в среднем 5 минут. За это время только одно орудие и один автомат способны выпустить по нему до 30 снарядов. А на кораблях противника установлено по 2—3 орудия и автомата. Следовательно, только один корабль может выпустить по торпедному катеру за время атаки до 100 артиллерийских снарядов. Если же по катеру стреляют несколько кораблей, то огневая завеса еще более увеличивается. Десятки орудий и минометов стреляли по катерам при высадке десанта.

И нужны величайшая смелость и отвага, настоящее мужество, железная выдержка, чтобы пройти сквозь такой огонь. За каждой фразой «Катер прорвался через огневую завесу» кроется настоящий подвиг защитников Родины, подвиг, на который вела катерников беспредельная любовь к Родине и жгучая ненависть к врагу, посягнувшему на ее свободу и независимость, глубокое убеждение в правоте своего дела.

Хитрость и находчивость

«И сила уму уступает» — гласит народная пословица. Экипаж катера дважды Героя Советского Союза Александра Осиповича Шабалина за годы войны потопил семь кораблей и транспортов. Когда молодые офицеры спрашивали у Шабалина, как он добивался успеха, Шабалин обычно отвечал:

— Я никогда не пользуюсь раз и навсегда установленным приемом торпедной атаки. Это был бы шаблон, против которого легко найти противодействие. Я стараюсь каждую атаку строить по-новому, а для этого надо хорошо знать противника: где и какие у него огневые средства, как располагаются его силы. Когда хорошо знаешь противника, легко выбрать у него слабое место, перехитрить и ударить наверняка.

Важно заставить противника действовать так, как выгодно нам. Александр Осипович именно этого и добивался. В одном походе он атаковал вражеские корабли на переходе морем, в другом — поджидал их на подходах к базе и т. д. В любом случае он стремился создавать самые неожиданные ситуации. Все его атаки были подлинным творчеством, и, как всякое творчество, они требовали большого труда.

Однажды, изучая побережье противника, Шабалин обратил внимание на высокие обрывистые берега Варангер-фиорда. Глубины здесь повсюду большие, и это позволяло конвоям противника двигаться очень близко от берега, укрываясь не только в его тени, но и под защитой береговых батарей. Торпедные же катера производили поиск мористее, и они не всегда своевременно обнаруживали вражеские корабли, а иногда и совсем не обнаруживали.

Шабалин решил сделать преимущество противника своим преимуществом. Он подводил катер как можно ближе к береговым скалам и отсюда вел наблюдение В такой позиции торпедный катер становился менее заметным, в то время как корабли противника четко вырисовывались на фоне моря. К тому же гитлеровцы, ожидавшие нападения, как обычно, со стороны моря, туда и выдвигали корабельное охранение, а со стороны берега ослабляли его.

Пытливый командир подметил и еще одно обстоятельство. Он установил, что противник обнаруживает ночью торпедный катер главным образом не по силуэту, а по буруну, который создается на большом ходу. Если идти малым ходом, можно подойти к противнику без шума и внезапно выпустить торпеду.

Шабалин так и стал делать. Хорошее знание морского театра и тактики противника давало возможность ему иной раз так скрытно атаковать, что гитлеровцы приписывали гибель своих кораблей столкновению с плававшей миной. К подобного рода действиям Шабалин подготовил и свой экипаж. Каждый моряк на катере обладал большой выдержкой. Комендоры и пулеметчики, например, при торпедной атаке никогда не открывали огня первыми, чтобы преждевременно не обнаруживать себя.

Учитывая высокое мастерство командира катера и его экипажа, командование поручало Шабалину наиболее ответственные задания и часто предоставляло полную свободу действий.

В декабре 1943 года отряд торпедных катеров шел на перехват конвоя, направлявшегося в порты Варангер-фиорда. Шабалину, находившемуся в это время в маневренной базе, было приказано присоединиться к отря-

ду по пути его следования. Стояла темная ночь. Ветер с северо-запада гнал крупную волну. Плохая погода помешала катерам встретиться. Тогда Шабалину разрешили действовать самостоятельно.

Когда он подошел к месту боя, катера уже завершали атаки. Противник вел интенсивный артиллерийский огонь, освещал район боя осветительными снарядами и прожекторами. Новая атака с ходу могла не дать результата: катер попал бы под перекрестный огонь и противника и своих кораблей. Шабалин решил пойти на хитрость. Не замеченный никем, он занял позицию на пути дальнейшего следования конвоя. И когда изрядно потрепанный противник полагал, что атаки катеров закончились, и повернул на прежний курс, Шабалин скрытно, от берега, атаковал миноносец и сторожевой корабль.

Военная хитрость, находчивость, инициатива на протяжении всей войны были неизменными спутниками советских катерников. И тут надежными союзниками их были темные ночи да ненастная погода. Они скрывали катера от вражеских глаз, снижали точность артиллерийского огня противника. В темноте, в тумане, в вихрях снежного заряда катерники застигали врага врасплох, нападали на него в том месте, где он меньше всего ожидал. Дерзкие, внезапные атаки вносили растерянность и смятение в боевой порядок противника, парализовывали его волю к сопротивлению и приносили катерникам заслуженную победу.

Надо, однако, заметить, что действия ночью и в плохую погоду связаны и с немалыми трудностями. До боли в глазах вглядывались катерники в непроглядную темноту. Нервы, бывало, напряжены до предела. Порой казалось, обнаружили противника, а потом выяснялось, что за силуэт корабля принято низкое облако или высокая волна. Темнота и малая видимость скрывали детали корабля, видоизменяли его очертания, и командирам катеров было очень трудно определить скорость и курсовой угол цели. А ведь от этого зависело попадание торпеды.

Ночью и в тумане встреча с противником, как правило, всегда внезапна, молниеносна, и поэтому экипажам торпедных катеров приходилось быть готовыми в любой момент применить свое оружие против врага. Ведь и

противник не дремлет: он наблюдает за водной поверхностью, выставляет дозоры, и уж если обнаруживает торпедные катера, то делает все возможное, чтобы уничтожить их или преградить путь к цели. Кто кого! И чтобы победить, надо всегда первому увидеть врага, и тут от моряков требовались высокое напряжение физических



В походе. Орудие к бою готово!
Фото послевоенных лет

и моральных сил, исключительная выносливость и упорство. Надеяться на авось нельзя, тем более при поиске ночью и в малую видимость, когда на каждом шагу тебя подстерегает какая-нибудь неожиданность.

Нелегко обмануть сильного и опытного врага. Но если командиры и экипажи готовы к неожиданным действиям, хорошо знают противника, то, как говорил Шабалин, всегда можно выбрать у него слабое место, перехитрить его и ударить наверняка.

Командиры катеров, например, внимательно следили за навигационным оборудованием вражеского побережья. Хорошее знание системы огней и ограждений не раз помогало катерникам в боевой обстановке.

Ночью 22 апреля 1944 года капитан-лейтенант Федоров, возглавлявший группу из двух катеров, заметил на вражеском берегу огонь маяка. Командиру группы было известно, что этот маяк противник прежде не использовал. Следовательно, решил Федоров, гитлеровцы намерены провести конвой. Чтобы удостовериться в верности этого предположения, офицер повел катера к следующему маяку, который также не зажигался в обычное время. И на том горел огонь. Теперь у катерников сомнений не было: конвой противника надо искать именно в этом районе.

Так оно и оказалось. Вскоре с катеров обнаружили вражеские суда. Однако гитлеровцы вели себя крайне осторожно. Они заметили наши торпедные катера и выслали навстречу пять сторожевых катеров. Разгорелся жаркий бой. Силы были неравны, и наши катера, потопив один вражеский охотник, вынуждены были отойти.

Командир группы, видя, что напрямик, через завесу сторожевых катеров, не прорваться, решил схитрить. Он повел катера в направлении нашего берега, показывая противнику, что отказался от атаки. Конвой скрылся из глаз, и тут катера вновь легли на боевой курс и увеличили ход до полного. Этот маневр целиком оправдал себя. Введенный в заблуждение противник ослабил бдительность. Когда катера нагнали транспорты, сторожевое охранение находилось впереди и не могло помешать атаке. Ну, а дальше все было, как обычно. Стремительный бег торпедных катеров, яростный заградительный огонь, оглушительные взрывы торпед. Завершив атаку, катера отходили к своим берегам, а в составе конвоя не досчитывалось транспорта и сторожевого корабля.

Находчивость выручала моряков в трудные минуты.

Четыре торпедных катера под командованием капитана 2 ранга В. Н. Алексеева вышли в район Варангер-фиорда для поиска и атаки конвоя противника. Чтобы удобнее было наблюдать, командир повел катера вдоль берега. Впереди следовал катер с локатором. Через некоторое время радиометрист обнаружил несколько крупных целей. Командирам катеров был передан сигнал «Атака!».

С катера лейтенанта И. А. Никитина, на котором находился и командир группы, обнаружили на дистанции

5—6 кабельтовых шесть силуэтов транспортов противника, и среди них крупный товаро-пассажирский лайнер. Кроме того, были видны несколько малых кораблей, шедших в голове и хвосте конвоя, а также со стороны моря.

Алексеев приказал атаковать крупную цель. Торпедные катера шли в атаку от берега и на малой скорости, поэтому противник долгое время их не обнаруживал. Только когда дистанция уменьшилась до 3 кабельтовых и уже хорошо различалась надстройка лайнера, с него взлетела зеленая ракета, видимо опознавательный сигнал. В ответ с катера выпустили торпеды.

Только теперь корабли охранения спохватились и повернули на торпедные катера. Район боя озарился вспышками залпов, огненными нитями автоматных очередей. Сторожевые корабли и катера противника окружили катер командира группы капитана 2 ранга Алексеева и стали прижимать его к берегу, чтобы уничтожить. Для того оставался один-единственный выход — прорываться сквозь вражеское кольцо.

Тут-то и сыграла решающую роль находчивость Алексеева. Он приказал через небольшие промежутки времени сбрасывать за борт по одной дымовой шашке. В сумятице боя противник принимал их за горящий катер, потерявший ход, и сосредоточивал огонь по клубам белого дыма. Свою ошибку фашисты заметили только тогда, когда советский катер оторвался уже на большое расстояние.

Впрочем, не только находчивость командира спасла катер от гибели. Замысел офицера удался благодаря исключительному мужеству, беззаветной самоотверженности всего экипажа этого маленького корабля. Катер получил много повреждений и пробоин. Был убит командир отделения мотористов Войнаровский, и вся тяжесть борьбы за живучесть легла на старшину Кормича. Вместе с другим мотористом, еще молодым и неопытным моряком, он, не жалея себя, устранял повреждения. Один из осколков попал в выхлопной коллектор, и отходящие ядовитые газы стали поступать в моторный отсек. У Кормича уже не было сил заделать пробоину, и он своим телом закрыл ее. Катер не потерял хода и благополучно возвратился в базу.

Старшина 1-й статьи Михаил Данилович Кормич

погиб на боевом посту, выполнив свой долг до конца. Его фамилия навечно занесена в списки части, и по сей день каждый раз на вечерней поверке произносится имя героя, напоминая молодым матросам о героических традициях старшего поколения.

В ночных действиях у побережья противника командиры торпедных катеров иногда применяли способ засады. Засады устраивались у вражеских портов, в районах вероятного движения неприятельских судов. Какую



Командир торпедного катера Герой Советского Союза старший лейтенант М. П. Подымахин готовится к очередному бою

выдержку приходилось проявлять катерникам, чтобы, заметив приближавшегося противника, подпускать его как можно ближе к себе, сохраняя полное спокойствие и неподвижность! Как умелый охотник хладнокровно подкарауливает свирепого зверя, так советские моряки выжидали приближения ненавистного врага и потом ошеломляли молниеносной, короткой, как выстрел, атакой и точным торпедным залпом в упор.

Засада имела свои преимущества. Во-первых, противник, не ожидая опасности у своего порта, ослаблял бдительность и, что называется, сам шел в руки, притом внезапность нападения ошеломляла его, лишала возможности быстро принять какие-либо меры противодействия.

Во-вторых, в засаде катера могли находиться значительно дольше, так как они меньше двигались, меньше тратили горючее.

Однако основным принципом действий катеров являлся активный поиск противника. Выходу на поиск обычно предшествовала тщательная подготовка. Получив задачу, командиры внимательно изучали район действий, основные ориентиры на берегу, оборудование района минами, линию дозоров кораблей противника.

Очень удачно метод активного поиска использовали торпедные катера, которыми командовали старшие лейтенанты М. П. Подымахин и В. С. Пилипенко. 27 апреля 1944 года после захода солнца катера пришли в заданный квадрат к западу от Севастополя. Командиры заглушили двигатели и осмотрелись. Не обнаружив противника, катерники завели по одному двигателю и на малом ходу двинулись к бухте Камышовой. Здесь, на фоне неожиданно блеснувшего луча прожектора, моряки заметили входившие в бухту суда. Стало очень досадно, что противник скрылся в бухте, но командиры решили не уходить, а, маскируясь тенью берега, задержаться здесь. Ждать долго не пришлось. Вскоре вновь показались силуэты вражеских судов. Конвой противника шел прямо на позицию катеров. Примерно с дистанции в 5 кабельтовых наблюдатели увидели транспорт, две быстроходные десантные баржи в охранении сторожевых катеров.

Подымахин избрал объектом атаки транспорт. С каждой секундой все яснее и яснее вырисовывался его силуэт, и, когда дистанция обеспечивала попадание наверняка, выпустил торпеды. У борта транспорта водоизмещением в 3 тысячи тонн поднялся столб пламени и воды.

Катер Пилипенко был вооружен ракетной установкой. Своей целью он выбрал быстроходную десантную баржу. Меткий залп накрыл ее. Артиллеристы быстро перезарядили установку — и вовремя. Через некоторое время совсем рядом внезапно появились четыре фашистских сторожевых катера. Пилипенко в упор разрядил установку в ближайший из них. Гитлеровцы и ахнуть не успели, как этот катер загорелся. На остальные посыпался град осколков. Пока разобрались, в чем дело, катер Пилипенко скрылся в темноте.

В эту же ночь в районе Севастополя одержала круп-

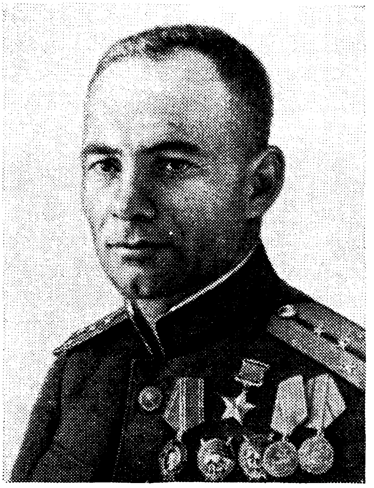


Герой Советского Союза старший лейтенант В. С. Пилипенко перед выходом на минную постановку.
Фото 1943 года

ную победу группа торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта А. И. Кудерского. Катерники обнаружили конвой противника в составе двух транспортов и шести кораблей охраны, шедших из Севастополя в порты Румынии. Чтобы рассредоточить внимание и оборону вражеского конвоя, Кудерский развернул катера для штурма с двух бортов. Удачно выполненный маневр охвата конвоя с двух направлений лишил противника возможности свободно уклоняться от атак, что сопутствовало успеху советских катеров.

Старший лейтенант Петров, выйдя на правый борт тонувшего транспорта, атаковал и потопил его. Почти одновременно старший лейтенант Кананадзе атаковал с левого борта головной транспорт и также добился успеха. Торпеды, выпущенные по тральщику лейтенантом Лесовым, хотя и не достигли цели, но действия катера от-

влекли внимание кораблей охранения и дали возможность его боевым товарищам успешно завершить атаку.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант К. Г. Кочиев. Фото времен войны

Советские катерники не только устраивали засады на подходах к вражеским портам, но и предпринимали дерзкие набеги на защищенные стоянки вражеских кораблей, о чем уже говорилось. Во время подготовки таких набегов не всегда удавалось полностью вскрыть систему обороны порта, точно узнать расположение береговых артиллерийских батарей, боновых и сетевых заграждений, наличие корабельных дозоров. Поэтому командирам катеров приходилось порой сталкиваться со всякими случайностями, и здесь опять их выручала природная смекалка.

Характерный случай произошел на Черноморском театре военных действий. В середине июля 1942 года разведка обнаружила в Ялтинском порту подводную лодку и несколько катеров. Появление их вблизи наших морских сообщений создавало угрозу судоходству, и командование флота решило избавиться от подобного соседства.

Ночью два торпедных катера под командованием старшего лейтенанта Кочиева вышли из базы и взяли курс к Ялте. Этот порт был за радиусом действия торпедных катеров, поэтому пришлось снять с каждого по одной торпеде, чтобы за счет их взять больше топлива. Катера скрытно преодолели весь путь и незамеченными подошли к входным воротам порта. Примерно в это же время в порт входило несколько катеров противника. Кочиев немедленно воспользовался этим, и наши катера пристроились в кильватер к вражеским. Береговые посты приняли их за свои.

В порту перед советскими моряками возникла новая трудность: как найти в темноте стоянку подводной лодки и торпедных катеров. На катерах было всего по одной торпеде. Значит, следовало бить только наверняка. Зоркие глаза моряков внимательно ощупывали каждый уголок порта и наконец увидели! Этому помогли те же самые катера, которые «провели» группу Кочиева в порт. Подходя к причалам, они освещали их, выбирая место для швартовки. Оба катера незаметно выпустили торпеды и повернули к выходу. Два гулких взрыва за кормой известили, что торпеды достигли цели. На следующий день разведка уже не обнаружила в Ялте подводной лодки. Она покоилась на дне со всем своим экипажем.

Еще более дерзкий набег — на порт Анапу — совершили в мае 1943 года два наших катера под командованием старшего лейтенанта Смирнова. На этот раз они действовали на рассвете. Плохая видимость, затруднявшая использование авиации, сослужила катерникам хорошую службу. Катера на больших скоростях подошли к Анапе, чтобы застать здесь вражеский конвой, незадолго перед этим вошедший в порт. Немцы меньше всего ожидали налета в такое время. Пропустив в порт конвой, они даже не закрыли тросовые заграждения и не выставили дозора на внешнем рейде, полагая, что на заре наступающего дня никому и в голову не придет атаковать с моря.

Такая оплошность дорого обошлась врагам. Катера скрытно подошли на видимость Анапы. Туман к этому времени несколько рассеялся, и командиры могли хорошо ориентироваться на рейде. Двигаясь малым ходом под глушителями, катера пробрались в глубь рейда. Впереди показались причальная линия и стоявшие возле причалов суда. Один из катеров выпустил торпеду по быстроходной десантной барже, другой — по катерам. На причалах началась паника.

Торпедные катера, поставив дымовую завесу, быстро вышли с рейда, и только теперь противник открыл по ним артиллерийский огонь. Впрочем, стрельба велась, наверное, для успокоения совести, для оправдания перед начальством. Вреда стремительно уходившим катерам она принести не могла. Вскоре они скрылись в тумане. Группа успешно выполнила приказ.

Командующий Черноморским флотом от имени Президиума Верховного Совета СССР наградил старшего

лейтенанта П. М. Смирнова орденом Красного Знамени, лейтенанта В. А. Степаненко, командира одного из катеров, — орденом Красной Звезды, а весь остальной личный состав — медалью «За отвагу».

Взаимная выручка

«Помни каждый, что для успеха надо думать не о себе, а о товарище», — писал адмирал Корнилов.

В боевой обстановке взаимная выручка является одним из основных условий, помогающих одерживать победу над врагом. Порой даже простая уверенность в том, что рядом находятся друзья, которые не оставят тебя в беде и в любую минуту окажут необходимую поддержку, удваивает силы, укрепляет уверенность в благополучном исходе операции.

Каждая совместная атака торпедных катеров в годы войны строилась прежде всего на взаимной поддержке. И каждый командир старался выполнить свою задачу так, чтобы облегчить этим действия других катеров. При этом катерники исходили из того, что лучшая помощь товарищу, попавшему в беду во время боя, — это уничтожение врага.

В начале февраля 1944 года три торпедных катера Черноморского флота под командованием старшего лейтенанта И. П. Шенгура ночью вышли на поиск вражеских судов. Вскоре наблюдатели обнаружили противника. Командир группы повел катера на сближение. Когда до противника осталось не более 5 кабельтовых, командиры увидели две десантные баржи и несколько сторожевых катеров, которые следовали курсом на Евпаторию. Фашисты все еще не замечали наших катеров, и это позволило им занять выгодную позицию для атаки. По сигналу старшего лейтенанта Шенгура командиры катеров Б. А. Латошинский и М. П. Подымахин вышли на дистанцию залпа и выпустили по одной торпеде. Однако взрыва не последовало. Видимо, из-за малых размеров целей торпеды прошли мимо.

Тем временем гитлеровцы обнаружили атаковавшие их катера и открыли по ним артиллерийский огонь. Теперь уже, при повторной атаке, на внезапность рассчитывать не приходилось, и командиры решили прорваться через огневую завесу, взаимно обеспечивая друг друга. Катера младшего лейтенанта И. С. Иванова и



Герой Советского Союза капитан 3 ранга И. П. Шенгур. Фото времен войны

старшего лейтенанта Подымахина завязали бой с кораблями врага, отвлекая на себя их внимание и огонь, а Латошинский незаметно, со стороны темной части горизонта, подошел к быстроходной десантной барже на короткую дистанцию и потопил ее. На отходе Латошинский обстрелял сторожевой катер и поджег его. Катер Иванова, вооруженный ракетной установкой, прикрывая отход Латошинского, потопил вражеский сторожевой катер. Так общими усилиями всех удалось добиться успеха.

Бой торпедных катеров со сторожевыми катерами требовал от наших моряков исключительно надежной взаимной поддержки. Сторожевые катера из-за их малой осадки потопить торпедами невозможно. С ними приходилось вести артиллерийскую дуэль. А в артиллерийском вооружении сторожевые катера превосходили торпедные. Поэтому, встречаясь со сторожевыми катерами противника, наши катерники старались сосредоточивать пулеметный огонь нескольких катеров по одному сторожевому катеру, как это было, например, в одном из боев на Балтике июньской ночью 1944 года.

В эту ночь группа из четырех торпедных катеров под командованием гвардии капитана 3 ранга С. А. Осипова атаковала конвой из трех транспортов и буксир с трехмачтовой шхуной, шедших в охранении трех тральщиков и двенадцати сторожевых катеров.

Три торпедных катера успешно прорвались сквозь заградительный огонь и потопили два транспорта и тральщик. В четвертый катер попал снаряд, и он, потеряв скорость, на малом ходу начал выходить из боя. На отходе катер получил еще одно прямое попадание,

загорелся и совсем лишился хода. Командир по радио сообщил Осипову о случившемся. Экипаж тем временем боролся с огнем и заделывал пробоины.

Командиры трех катеров А. И. Куликов, А. Н. Молостов и Н. С. Маряхин подошли к попавшим в беду товарищам. Куликов по приказу Осипова взял подбитый катер на буксир. Два других катера отстреливались от четырех сторожевых катеров противника, которые приближались с южного направления. В это время с северо-востока показались еще пять сторожевиков.



Герой Советского Союза капитан 3 ранга И. С. Иванов. Фото времен войны

Дело принимало тяжелый оборот. Чтобы оттянуть начало боя и скорее уйти от противника, Куликов увеличил ход. Но буксир не выдержал и лопнул. Тем временем и северная группа сторожевиков подошла на дистанцию артиллерийского огня и открыла стрельбу. Осипов принял единственно возможное в этой обстановке решение: команду с подбитого катера снять, катер расстрелять, чтобы он не достался врагу, и полным ходом выйти из боя.

Снять команду было приказано Молостову. Пока он выполнял приказ, два других, прикрыв товарищей дымом, вели бой со сторожевыми катерами, атаковывавшими с севера. Южная группа сторожевиков решила воспользоваться создавшимся положением и начала окружать наши катера. Сняв команду и забрав документы с подбитого катера, Молостов взял курс на юг. Его катер тоже имел повреждения, да и людей на нем теперь стало вдвое больше, поэтому он не мог развить полной скорости. К нему сразу же привязался сторожевой катер противника и открыл огонь почти в упор. Куликов и Маряхин повернули на помощь Молостову.

Соединившись, все трое пошли на прорыв окружения. Гитлеровцы, видимо, рассчитывали, что наши будут отходить поодиночке и тогда они их поочередно расстреляют. Но не тут-то было. Наши славные пулеметчики создали мощную огневую завесу, повредили два сторожевых катера, и командиры, пользуясь преимуществом в скорости своих катеров, оторвались от преследователей.

Таких примеров взаимной выручки можно было бы привести очень много. Расскажем еще об одном.

В августе Баренцево море иногда окутывается туманом. Чтобы фашисты не смогли пользоваться этим и незаметно проводить конвои, у входа в залив Варангер-фиорда почти всегда дежурили дозоры из двух торпедных катеров. В тот день, о котором идет речь, в дозоре находились катера Павлова и Киреева. Враг заметил их и, видимо, решил уничтожить. С разных направлений сюда шло более 10 сторожевых и торпедных катеров. Для наведения в воздух поднялся самолет-разведчик.

На командном пункте соединения торпедных катеров радиовахту несли отличные специалисты. Они не только внимательно прослушивали эфир на рабочей частоте наших катеров, но и вели радиоразведку на волнах противника. Вскоре они перехватили немецкие радиопереговоры, из которых выяснилось намерение фашистов. Командир бригады капитан 1 ранга Кузьмин приказал немедленно отходить. «Вам наперерез идут шесть катеров противника».

Получив это сообщение, старший группы капитан-лейтенант Б. Т. Павлов приказал усилить наблюдение и держать моторы в немедленной готовности к запуску. Враг не заставил долго ждать. Но как только фашистские катера появились в районе дозора, наши запустили моторы и скрылись в тумане. Однако противник продолжал преследование. Над дозором нависла угроза окружения. Еще увеличили обороты. Мотористы выжимали из моторов все возможное. А тут, как назло, на катере Павлова произошла поломка: у одного из моторов от перегрузки выбило свечу.

Мотористы вынуждены были заглушить мотор, и катер резко уменьшил ход. Это произошло так неожиданно, что находившийся на мостике командир предположил попадание снаряда.

Немецкие катера быстро приближались к сбавившему ход торпедному катеру. Еще несколько минут, и они расстреляют его в упор. Катер Киреева имел полную возможность оторваться от преследователей. Но разве мог советский офицер бросить товарища в беде! На полном ходу катер Киреева развернулся, подошел к катеру Павлова и, включив дымовую аппаратуру, обошел вокруг него. Густая завеса прикрыла поврежденный катер.



Герой Советского Союза старший лейтенант Б. Т. Павлов. Фото времен войны

Сторожевики весь свой огонь перенесли на катер Киреева. Теперь над ним нависла смертельная угроза.

Тем временем мотористы на катере Павлова устранили неисправность, и катер, увеличив ход, пришел на выручку экипажу Киреева, который вел неравный бой. Совместным огнем они отражали натиск противника, вырываясь из окружения. Командир бригады тотчас выслал на помощь из Пумманского залива шесть торпедных катеров. И как только немцы увидели, что идет поддержка, они отказались от преследования.

Не раз торпедным катерам приходилось выручать летчиков, спускавшихся в море с подбитых самолетов. Иногда они делали это под огнем вражеской артиллерии. Однажды черноморцам пришлось спасать летчика в такую погоду, в какую малым кораблям, не приспособленным для борьбы с волнами, безопаснее отстаиваться в базе.

Несколько дней на Черном море бушевал шторм. Волнение поднялось такое, что даже бухта Ак-Мечеть перестала быть для торпедных катеров надежным убежищем. Катера, стоявшие у пирса, бились друг о друга, морякам приходилось удерживать их буквально руками. Часть

катеров пришлось вывести на рейд и поставить на якоря. В один из этих дней над бухтой показался самолет и, сделав круг, дал очередь из пулеметов в сторону моря. Это был известный катерникам сигнал: «В море упал летчик, надо его спасать!»

Идти на поиски было приказано дежурному катеру, которым командовал старший лейтенант Б. С. Прокопов. Море встретило катерников весьма недружелюбно. Удары волн сотрясали катер до основания, верхнюю команду то и дело обливало водой с головы до ног. Но катерники мужественно переносили все тяготы штормового плавания. Ведь они шли спасать человека, которому в бушующем море еще тяжелее, чем здесь, на катере.

Чтобы ускорить движение на волне, опытный моряк Прокопов вел катер рывками, при удобном случае увеличивая ход на короткое время. Но как увидеть в разгулявшихся волнах плавающего человека? Все чаще командир посматривал в воздух, где летал наводящий самолет. И летчик понял, что от него требуется. Он начал летать от катера в сторону своего товарища и обратно, показывая тем самым точное направление.

Вскоре катерники обнаружили летчика. Как же ему помочь? Вплотную подойти нельзя: на такой волне недолго ударить корпусом катера. Решили бросить ему конец. Из этого ничего не получилось. То ветер относил конец, то ослабевший летчик не мог его поймать. Тогда боцман катера, попросив разрешение командира, разделся, обвязался концом и прыгнул в воду. Летчик был спасен.

Между аэродромом и базой торпедных катеров не было телефонной связи. Но летчики по-своему отблагодарили катерников за спасение своего товарища. Над бухтой, где стояли катера, пролетел самолет и сбросил вымпел с запиской следующего содержания: «Дорогие друзья! Большое вам спасибо. Доблестным катерникам, ура!»

С благодарностью вспоминают и летчики Северного флота, как экипажи торпедных катеров не одного из них вызволяли из холодной воды. Как-то после успешного налета на порт Киркенес один из наших бомбардировщиков, подбитый зенитной артиллерией, совершил вынужденную посадку в море у побережья Северной Норвегии. На помощь потерпевшему бедствие экипажу командо-

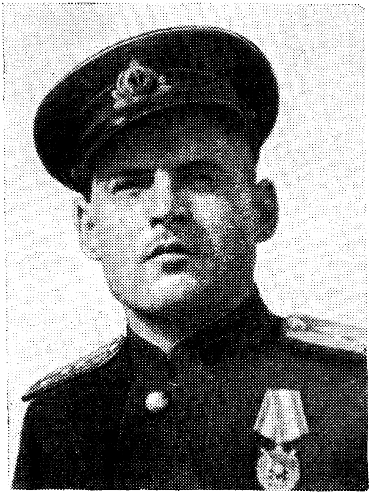
вание направило торпедные катера старших лейтенантов Н. М. Фролова и А. И. Киреева, а также гидросамолет.

Три немецких истребителя пытались атаковать гидросамолет и расстрелять экипаж бомбардировщика, который находился в резиновой шлюпке. Катер Киреева поставил дымовую завесу и под ее прикрытием стал подбирать летчиков. Тем временем катер Фролова вступил в бой с вражескими самолетами. Комендоры Куверов, Борисов и пулеметчики Попов и Каримов открыли огонь по первому, который пикировал на катер Киреева. Ему так и не удалось выйти из пике — он рухнул в воду, объятый пламенем. Второй самолет, получив повреждение, тоже покинул поле боя. Третий счел за благо не связываться с катерами и улетел в базу.

Впрочем, не всегда спасение летчиков обходилось столь благополучно. Как-то раз двум торпедным катерам под командованием капитан-лейтенанта Чернявского было приказано выйти в море и спасти экипаж самолета, упавшего в воду недалеко от нашего побережья. В районе падения самолета катерники никого не обнаружили. Экипаж, по всей вероятности, погиб. На обратном пути вблизи нашего побережья катерники заметили плававшую мину. Чернявский запросил у командира соединения разрешения расстрелять ее. Но не успели катерники разделаться с ней, как с командного пункта поступил приказ немедленно следовать в базу: с ближайшего фашистского аэродрома поднялись в воздух семь самолетов.

Катера дали полный ход, и в это время из-за облаков показались «мессершмитты». Ревя моторами, они поочередно кидались на катера, поливая их пулеметно-пушечным огнем, забрасывая бомбами. Бой был неравным — два против семи. Катера получили сильные повреждения, но отбили налет, причем один вражеский самолет уничтожили.

Катер лейтенанта Шаповалова отделался несколькими пробоинами в корпусе, которые моряки быстро заделали. Положение катера капитан-лейтенанта Чернявского было значительно хуже. Повреждены почти все магистрали машинного отсека. Осколком перебило выхлопной коллектор правого двигателя. Отсек заполнялся удушливым газом. Все мотористы были ранены и не могли бороться с повреждениями. Моторы вышли из



Капитан-лейтенант В. В. Чернявский. Фото времен войны

строя. Бензин из пробитой цистерны стал заливать машинное отделение. Катер остался без хода. Вода быстро заполняла его и уже достигла уровня коек.

Заметив бедственное положение своих товарищей, лейтенант Шаповалов подошел к катеру Чернявского и высадил на него часть своих людей, которые начали заделывать пробоины, устранять неисправности в машинном отсеке. Одновременно на помощь спешил из базы катер старшего лейтенанта Киреева. Несколько человек с него также перешли на катер Чернявского для оказания помощи в борьбе за живучесть. Особенно тяжело было работать в машинном отсеке, куда протекал бензин из пробитых цистерн. Совместными усилиями личного состава катеров Шаповалова и Киреева катер Чернявского был отбуксирован в базу.

Верные непреложному закону советских воинов «Сам погибай, а товарища выручай», советские катерники, не считаясь ни с чем, всегда шли на выручку своих боевых друзей.

Однажды в глухую, темную ночь группа торпедных катеров под командованием Кочиева вышла в один из районов Керченского пролива на выполнение боевого задания. Головной катер наскочил в темноте на вражескую мину и затонул. Следовавший за ним катер старшего лейтенанта Иванова направился на помощь товарищам. Когда катер приблизился к месту взрыва, впередсмотрящий доложил, что видит прямо по курсу еще одну плавающую мину. Иванов приказал дать задний ход. Однако товарищей все равно надо было спасать, и командир катера, пренебрегая угрозой подорваться на мине, опять двинулся вперед. И опять наблюдатель доложил о плавающей мине. Иванов сам стал внимательь-



Группа мотористов катера капитан-лейтенанта В. В. Чернявского, отличившаяся в боях. Слева направо: старшина 2-й статьи В. И. Поздняков, старший матрос И. Д. Горбунков, старшина 2-й статьи В. А. Торганов и старший матрос А. Б. Салов. Фото 1944 года

но всматриваться в ночную тьму, чтобы определить, где мина, попытаться обойти ее, и вдруг увидел, что это вовсе не мина, а человек — командир отряда Кочиев, которого взрывом выбросило за борт. Чтобы вода не просачивалась в рукава спасательного костюма, Кочиев держался на поверхности с поднятыми вверх руками, и наблюдатель принял его в темноте за мину.

— Я уже думал, что вы меня бросите, — сказал Кочиев, когда его вытащили из воды и недоразумение разъяснилось. — Очень не хотелось оставаться тут одному. Молодцы, что не испугались «мины».

Пожалуй, во многом благодаря взаимопомощи и взаимовыручке экипажи торпедных катеров в ожесточенных боях с противником несли сравнительно небольшие потери и добивались замечательных побед во имя своей любимой Родины.

Советские воины никогда не оставляют в беде командира. В тяжелом бою в Финском заливе гитлеровцы подбили и подожгли катер лейтенанта М. Н. Хренова. Командир и большинство экипажа были ранены. Был так-

же тяжело ранен офицер штаба старший техник-лейтенант Н. В. Прушинский. Старшина группы мотористов коммунист Матюхин, моторист комсомолец Кусков и боцман Немиров, израненные и обожженные, не щадя жизни боролись с огнем и водой. Видя, что спасти катер не представляется возможным, он тонет и личному составу угрожает гибель от взрыва бензобаков, командир отдал приказ покинуть корабль. Матюхин и Кусков перевязали тяжело раненных офицеров, осторожно спустили их на воду и поддерживали, не давая погибнуть, в течение нескольких часов, пока не подоспела помощь. Славные моряки выполнили долг советского воина и коммуниста.

Когда врач перевязывал Матюхина, он насчитал двадцать одно осколочное ранение, не считая ожогов. Не меньше ран было у Кускова. Отважным балтийцам-катерникам за этот подвиг присвоено звание Героя Советского Союза.

Взаимозаменяемость на катере

На торпедном катере людей, как говорится, наперечет. Почти на всех боевых постах — по одному, по два человека. Тем большая ответственность лежит на них. Вот, например, боцман малого торпедного катера. У него много своих чисто боцманских забот, связанных с такелажными работами, покраской катера и т. д. Во время войны боцман был одновременно торпедистом: готовил к выстрелу главное оружие торпедного катера; выполнял обязанности пулеметчика, сигнальщика, химика. К тому же он умел и катер водить, знал основы навигации, учился заводить двигатели — мало ли что может случиться с мотористами в бою.

Мотористов на катере — два-три человека, и обеспечивают они одно из его главных боевых преимуществ — скорость. Мотористы не видят боя, а только чувствуют его по стремительной скорости катера, по толчкам от ударов волн или от разрывов вражеских снарядов. По одним, только им известным признакам они угадывают напряжение боя и в самые острые моменты стараются обеспечить самые полные обороты моторов иногда ценой своей жизни.

Радист торпедного катера на переходе несет только

приемную вахту. Он не должен ничего передавать в эфир, чтобы противник не засек работу рации и тем самым не обнаружил присутствие в море торпедных катеров. Но слушать радисту приходится с большим напряжением, непрерывно, столько времени, сколько катер находится в море. Когда же начинается бой, радист включает еще и передатчик. Он принимает и передает множество приказов и донесений, особенно когда в бою участвует несколько катеров во взаимодействии с авиацией и другими силами флота.

Успех выполнения боевой задачи катером зависит от четкой работы каждого члена маленького экипажа. Промах одного — беда всего коллектива. На торпедном катере, пожалуй как нигде, важен принцип: один за всех — все за одного. Вот почему каждый катерник старательно изучал не только свою специальность, но и специальности всех своих сослуживцев, чтобы уметь в бою заменить погибшего или раненого товарища. И нередко универсальные знания моряков помогали им одержать победу, спасали катер от гибели.

«Умелый боец — везде молодец» — говорят в народе.

Вот несколько примеров.

В один из первых месяцев войны пять торпедных катеров под командованием старшего лейтенанта Гуманенко производили поиск вражеских кораблей в Рижском заливе. Неожиданно появились два самолета противника «Х-115», которые летели в сторону катеров. Была сыграна воздушная тревога, и катера изготовились к отражению налета самолетов. Три атаки отбили катерники. Командиры катеров, искусно маневрируя, уклонялись от бомб.

Тогда фашистские летчики сосредоточили свои атаки на катере старшего лейтенанта И. М. Елькина, на котором находился Гуманенко. Видимо, они заметили на мачте вымпел командира отряда. Бомбы упали совсем близко. Были ранены Гуманенко, Елькин и боцман Антонов. В корпусе катера появилось много пробоин. В бензиновом отсеке возник пожар. Самолеты сделали еще заход. Боцман из-за ранения не мог вести огонь. Старший лейтенант Елькин сам встал за пулемет и открыл огонь по самолетам. Он до тех пор не отходил от пулемета, пока фашистские самолеты не улетели. В это

время под руководством командира отряда моряки потушили пожар. Когда бой закончился, радист катера оказал первую помощь раненым. Так экипаж катера вышел победителем в бою с двумя самолетами. И решающую роль в этом сыграло умение командира метко стрелять из пулемета.



Герой Советского Союза старший лейтенант Г. М. Паламарчук. Фото времен войны

В декабре 1943 года группа торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга В. А. Чекурова успешно атаковала конвой противника в Баренцевом море. Командир катера старший лейтенант Г. М. Паламарчук потопил вражеский миноносец. Корабли охранения зажгли прожекторы и стали освещать атакующие катера, ведя по ним артиллерийский огонь. Желая помочь товарищам, Паламарчук поставил дымовую завесу, но тем самым привлек внимание вражеских артиллеристов к себе. Вокруг стали падать снаряды. Один из них разорвался в командирской рубке. Паламарчука ранило в обе ноги. Преодолевая жгучую боль, он продолжал управлять катером, выводя его из-под обстрела врага. Через некоторое время силы покинули командира. Тогда за руль встал боцман Колобов. Паламарчук часто тренировал боцмана в управлении катером; район плавания Колобов знал так же хорошо, как и командир. Поэтому, взяв в свои руки штурвал, Колобов уверенно повел катер в базу.

В одном из соединений торпедных катеров Черноморского флота ежедневно на вечерней поверке дежурный офицер называет имя главного старшины Константина Акимовича Юдина. В ответ в торжественной тишине раздается голос стоящего в строю правофлангового матроса:

— Пал смертью храбрых в бою за свободу и независимость нашей Родины!

Ветеран соединения Константин Юдин был одним из зрелых и опытных катерников. Ответственность перед народом, священное чувство долга перед Родиной никогда не покидали его. Служил он в должности механика катера, в совершенстве владел своей и всеми другими специальностями, был надежным помощником командира. Много боевых выходов совершил катер, и всегда электромеханическая боевая часть работала безотказно. Бывалый моряк постоянно заботился о том, чтобы его молодые товарищи так же отлично владели техникой, как и он сам. В многочисленных боях с ненавистным врагом отважный черноморец проявлял высокую стойкость, мужество, презрение к смерти.

Так он вел себя и в последнем бою. 11 июля 1943 года катера старшего лейтенанта А. Г. Керимова и младшего лейтенанта М. П.Валюшко, выйдя на выполнение боевого задания, подверглись нападению трех самолетов «Ме-109». После жаркого боя катерники сбили один самолет врага. Два других круто отвернули и ушли к берегу.

В море поднялся шторм, и катерам было приказано возвратиться в базу. Когда легли на обратный курс, из-за облаков появилась новая группа «мессеров». Они резко снизились и на бреющем полете стали заходить на катер Керимова. Пулеметчики Степан Ткаченко и Юрий Кириленко открыли огонь. Но слишком велико было превосходство врага в силах. Погибли командир катера Керимов и пулеметчик Ткаченко. Тяжело ранило Кириленко. За штурвал встал лейтенант Белобородов.

Ранен был и главный старшина Юдин. Но как только замолчали пулеметы, он бросился к одному из них, и огненные трассы понеслись навстречу самолетам. Юдина ранило вторично. Истекая кровью, верный сын Родины до последних сил продолжал отражать атаки врага и погиб на боевом посту. Врагу не удалось уничтожить торпедный катер. Падал, сраженный, один моряк, на его место вставал другой и бился насмерть. Израненный катер привел в базу радист старшина 2-й статьи Иванов.

Главный старшина Константин Акимович Юдин приказом командующего Черноморским флотом навечно зачислен в списки соединения.

После освобождения частями Советской Армии и Флота Крымского полуострова немецкие корабли стали

базироваться на порты Румынии. В первых числах августа 1944 года наша авиация произвела массированные налеты на порт Констанца, где наблюдалось большое скопление транспортов и кораблей противника. Гитлеровцы понесли значительные потери и, чтобы спасти оставшиеся плавсредства и корабли от ударов авиации, вывели их на внешний рейд порта.

Этим воспользовались черноморские катерники. Четыре торпедных катера незаметно подошли к внешнему рейду и внезапно обрушились на врага. Катер лейтенанта В. Н. Сухорукова потопил транспорт противника водоизмещением в 3 тысячи тонн и повернул было для атаки другого транспорта, но тут в командирскую рубку попал снаряд крупного калибра. Взрывом смертельно ранило командира катера Сухорукова, убило механика Ганжу и пулеметчика Пахомова. Пять человек было легко ранено осколками. На катере вышло из строя рулевое управление, два двигателя, пулемет и торпедный аппарат. В корпусе насчитывалось большое количество пробоин.

Катер оказался в очень тяжелом положении. Командование взял на себя боцман главный старшина Комиссаров. Мотористы под огнем противника ввели в строй один из поврежденных двигателей. Теперь катер мог уже дать ход побольше. Комиссаров, пользуясь аварийным приводом рулевого управления, вывел катер из зоны обстрела. С трудом удалось потушить пожар и заделать опасные пробоины. На помощь израненному катеру подошли другие катера. Общими усилиями мотористов удалось ввести в строй еще один двигатель, и главный старшина Комиссаров вместе со всеми довел свой катер до Севастополя. Высокая подготовка боцмана позволила ему, несмотря на ранения, вывести катер из-под обстрела, возглавить борьбу за живучесть и привести катер в базу.

Большую помощь экипажу оказали и боевые товарищи с других катеров, вовремя пришедшие на выручку.

Боевое содружество

В дни войны сложилось оправдавшее себя боевое содружество советских катерников с другими силами флота: авиацией, береговой артиллерией, надводными

кораблями. Особенно часто на помощь торпедным катерам приходила авиация.



Герой Советского Союза капитан-лейтенант В. М. Жильцов. Фото времен войны

26 июля 1941 года три торпедных катера под командованием капитан-лейтенанта Осипова вышли из базы для атаки конвоя противника днем. Стояла прекрасная погода: яркое летнее солнце щедро заливало лучами зеркальную гладь моря. Для морской прогулки лучшего не придумаешь, но для боевых действий торпедных катеров полный штиль, да еще и днем, — опасный враг.

Как уже сказано выше, в предвоенные годы считалось, что торпедные катера успешно могут действовать только ночью, в тумане, когда они почти незаметны для противника. А как же быть теперь, когда ненавистный враг среди бела дня идет к родным берегам? Значит, его надо бить и днем.

На помощь торпедным катерам была послана авиация. Перед началом атаки краснозвездные самолеты нанесли бомбовый удар по конвою, когда он входил в Ирбенский пролив. Транспорты и корабли противника замедлили ход, строй конвоя нарушился. И тут на него обрушились торпедные катера Осипова.

По приказанию командира вперед вырвался катер Афанасьева. За ним потянулся густой шлейф дымовой завесы. Фашисты сосредоточили на дымзавесчике весь свой огонь. Он мчался словно в кипящем котле и временами совсем исчезал в фонтанах разрывов. Казалось, катер погиб, а он неожиданно возникал уже где-то впереди. Почти в упор бесстрашный командир выпустил торпеду в сторожевой корабль, извергавший огонь из своих орудий. Волной от взрыва катер едва не захлестнуло. Афанасьев резко развернул, поймал в прицел боль-

шой транспорт, и вторая торпеда настигла цель. Гулко расколовшись пополам, транспорт быстро скрылся под водой.

Тем временем катера Жильцова и Баюмова, прорезав дымовую завесу, увидели перед собой два миноносца. Корабли противника открыли было огонь, но катера, искусно маневрируя, в считанные секунды заняли позицию залпа и выпустили по две торпеды. И уже скрывшись за дымовую завесу, катерники услышали три глухих взрыва.

Во время этого боя вражеские самолеты несколько раз пытались атаковать торпедные катера. И всякий раз на помощь морякам приходили наши истребители, которые зорко следили за фашистскими машинами. В яростных воздушных схватках враги потеряли еще и два самолета.

Совместно с авиацией провели катера Балтийского флота известный бой 13 сентября 1941 года с крупным десантным отрядом врага. Потеряв четыре транспорта с войсками и техникой из шести, гитлеровцы отказались от своего замысла.

Потерпев неудачу с десантом, немецкое командование решило помочь войскам, наступавшим на острове Эзель, артиллерийским огнем кораблей с моря. 27 сентября вспомогательный крейсер в охранении шести миноносцев пришел в район бухты Лыу. Вражеские корабли распределили места якорных стоянок словно на учении. Вспомогательный крейсер начал даже заводить шпринг. Но самоуверенность гитлеровцев дорого обошлась им.

Первыми открыли огонь по кораблям противника береговые батареи, расположенные на полуостровах Сырве и Рахусте. Затем, как гром с ясного неба, ударили торпедные катера. Самолеты прикрытия пытались отразить атаку торпедных катеров, но тут появились наши истребители.

Разгорелся жаркий бой. Высоко в небе, словно шмелиный рой, гудели самолеты. Над ровной гладью бухты со свистом проносились снаряды. И казалось, все звуки покрывал мощный рокот моторов торпедных катеров, стремительно мчавшихся сквозь яростный огонь на вражеские корабли. Ничто не могло остановить это неотвратимое движение.

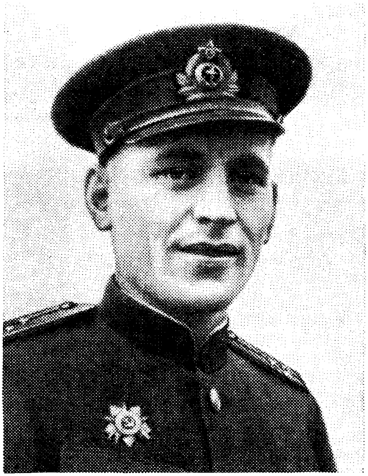
Командир группы старший лейтенант Гуманенко на ходу распределил цели: Афанасьеву и Ущеву атаковать крейсер, двум другим катерам — миноносцы. Корабли охранения, маневрируя, старались прикрыть крейсер. Один из миноносцев, изрыгая огонь из всех орудий, преградил путь торпедному катеру Ущева. Почти не меняя курса, Ущев выпустил по нему торпеду. Раздался взрыв. На миноносце возникла паника. Катер Ущева тем временем прорвался к крейсеру и второй торпедой ударил в его стальной борт. Успешно атаковал крейсер двумя торпедами и катер Афанасьева.

Так же стремительно, как и появились, торпедные катера исчезли в дымовой завесе. Гитлеровцы понесли тяжелые потери и были вынуждены отказаться от обстрела побережья. Группа Гуманенко потеряла всего лишь один катер, который из-за тяжелых повреждений не смог продолжать движение в базу. Экипаж с него сняли, а сам катер затопили.

Тесная дружба катерников и летчиков умножала их силы в борьбе с ненавистными захватчиками, рождала новые подвиги в боях. Моряки торпедных катеров, зная, что их надежно прикрывают с воздуха боевые друзья авиаторы, с еще большей отвагой ходили в атаку на врага. А летчики самоотверженно отбивали от катеров фашистские самолеты, не сомневаясь в том, что, если и собьют кого-либо из них, катерники в беде не оставят. Боевая летопись сохранила много таких случаев. Один из них произошел 15 сентября 1944 года на Северном флоте.

В этот день группа торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта Федорова вела поиск в районе Варангер-фиорда. Почти девять часов искали они противника, и только под утро катера-разведчики обнаружили конвой, который подходил к порту Киркенес. К этому времени экипажи катеров уже порядком устали, да и топлива оставалось совсем мало. И все-таки Федоров решил не отказываться от атаки. Торпедные катера увеличили ход и начали преследование конвоя. Наступило утро, и командир группы по радио попросил выслать истребители прикрытия.

Когда торпедные катера стали приближаться к конвою, от строя вражеских кораблей отделились четыре сторожевых катера. Маневрируя, они пытались отвлечь от общей группы два наших катера — Е. Г. Шкутова и



Старший лейтенант Е. Г. Шкутов. Фото времен войны

П. Я. Шуляковского. Федоров разгадал хитрость противника и по радио предупредил командиров:

— Будьте внимательны, осмотритесь, вас заманивают...

Предупреждение было своевременным. Катера поставили две дымовые завесы, прикрыв себя с моря и от берега. Образовался своеобразный коридор. По нему на полных оборотах помчались катера Желвакова и Успенского.

Корабли охранения и транспорты противника открыли по катерам артиллерийский огонь. Сторожевые корабли стали маневрировать, чтобы помешать атаке. Но тут на помощь катерникам подоспели летчики. Неожиданный налет авиации вызвал растерянность среди фашистов. И катерники умело этим воспользовались.

Первым атаковал транспорт противника водоизмещением в 4 тысячи тонн лейтенант А. М. Аксенов. Вторым — старший лейтенант Шкутов и лейтенант Желваков. Последним вышел в атаку старший лейтенант Успенский. Его катер имел меньшую скорость, чем другие, поэтому он несколько отстал от товарищей. Прорезав дымовую завесу, Успенский выбрал цель, но когда до противника осталось с десяток кабельтовых, катер вдруг резко сбавил ход. Моторы начали глохнуть. Старшина группы мотористов Малякшин доложил, что кончается бензин, и стремглав бросился в моторное отделение.

Электрический бензонасос уже не мог подавать остаток топлива из «мертвого запаса». Сообразительный старшина стал подкачивать бензин вручную. Катер ожил и начал набирать скорость. Успенский проскочил последнюю дымовую завесу и выпустил обе торпеды в ближайший транспорт.

Тем временем летчики успешно отразили несколько

попыток вражеской авиации атаковать наши катера. Бой подходил к концу. Гитлеровский конвой уменьшился на три транспорта. Четвертый пылал ярким пламенем, но еще держался на плаву. Неподалеку от него горел сторожевик.



Герой Советского Союза старший лейтенант И. М. Желваков. Фото времен войны

В ходе атаки торпедные катера разошлись в разные стороны, и летчики помогли Федорову собрать их в одну группу. Так в базу и шли — внизу на море торпедные катера, над ними самолеты-истребители.

Обозленные неудачей, фашистские самолеты сделали еще одну попытку атаковать наши катера. Завязался жаркий воздушный бой, в котором советские летчики сбили три «Ме-109» и один «ФВ-190». Экипажи торпедных катеров не оставались при этом безучастными зрителями. Вот что сообщал в донесении командир группы воздушного прикрытия:

«Два «Ме-109» вступили в бой с парой Сахарова. Первая атака была на встречных курсах, затем бой продолжался на виражах. Одному из самолетов противника удалось зайти в хвост самолета Сахарова. Это заметили катерники и немедленно открыли заградительный огонь. Атака немца была сорвана. Через некоторое время, когда Сахаров заходил в хвост ведущему немцу, ведомый немецкий самолет снова оказался на близкой дистанции к нему, и снова заговорили пушки и пулеметы торпедных катеров. Ураганным огнем они заставили фашиста отвернуть в сторону, а Сахаров сблизился с самолетом противника и в упор сбил его».

В этом бою был сбит один наш самолет. Летчик сумел посадить свою машину на воду. Увлеченные боем, катерники не видели, куда сел самолет, и поиски его грозили затянуться. Тогда один из летчиков указал точное

направление, и катер Желвакова вовремя подоспел на помощь. Летчик был спасен.



Герой Советского Союза капитан 3 ранга В. И. Тихонов. Фото времен войны

Еще большее значение боевое взаимодействие торпедных катеров с другими родами сил флота приобрело в период наступательных операций. Объединив свои усилия, крупные надводные корабли и тральщики, торпедные и бронекатера, авиация и береговая артиллерия составили мощную ударную силу, которая сокрушала отчаянно сопротивлявшегося врага, лишала его подкреплений, помогала сухопутным войскам вести решительное наступление на прибрежных флангах.

В период изгнания фашистского флота из Финского залива наши тральщики проводили тральные работы в Нарвском и Финском заливах. Гитлеровцы стремились помешать тральщикам выполнять свою задачу. На помощь тральщикам приходили торпедные катера и бронекатера.

2 ноября 1943 года отряд торпедных катеров капитан-лейтенанта В. И. Тихонова в составе восьми вымпелов и группы бронекатеров обеспечивали работу тральщиков в Нарвском заливе. Восемь фашистских тральщиков пытались сорвать траление.

Капитан-лейтенант Тихонов сумел мастерски организовать взаимодействие катеров и бронекатеров, несмотря на большую разницу в скоростях хода. Немецкие корабли в течение полутора часов подвергались беспрерывным атакам торпедных катеров и артиллерийскому обстрелу с бронекатеров. Гитлеровцы потеряли пять тральщиков.

Успех совместных действий обеспечивался высоким тактическим мастерством офицеров-катерников. О том, как ковалось это мастерство, как оно росло и крепло, о

творческих поисках новых форм и методов использования торпедного оружия пойдет рассказ в следующем разделе.

Инициатива и творчество

На войне не бывает боев, в точности похожих один на другой. Каждый морской бой, который проводили советские катерники, непременно отличался от всех других и соотношением сил, и боевыми порядками кораблей, и районом действий, и состоянием моря и т. п. И поэтому трудно было все предусмотреть заранее, уложить в жесткие рамки какого-либо наставления. Зачастую случалось так, что в ходе самого боя обстановка менялась коренным образом, и не раз. Но наших моряков это не заставало врасплох. Инициатива, творчество были неизменными спутниками офицеров-катерников и не раз помогали им находить единственно верные пути для достижения победы. Так было и на Балтике, и на Черном море. Но, пожалуй, наиболее показательны в этом отношении два больших и жестоких сражения, в которых участвовали североморские катерники, — 15 июля и 19 августа 1944 года.

По данным разведки стало известно, что противник готовит проводку крупного конвоя с запада в порты Варангер-фиорда. Первые сведения о конвое поступили 11 июля от воздушной разведки, которая обнаружила в районе Тромсе три транспорта, следовавших в охранении тральщиков. Продвигаясь на восток, конвой постепенно «обрастал» и в районе Хоннингсвог уже насчитывал в своем составе 12 вымпелов, а у Лансе-фиорда — около 20. Командующий Северным флотом приказал командиру соединения торпедных катеров совместно с авиацией атаковать конвой и разгромить его.

Сплошная низкая облачность не давала возможности воздушной разведке вести непрерывное наблюдение, из-за чего сведения о конвое поступали периодически. Утром 15 июля радиоразведка засекла переговоры вражеских кораблей. Расчеты показали, что противник будет в заливе Варангер-фиорда к середине дня. Несмотря на неблагоприятную погоду, с аэродрома поднялись два истребителя. Надо было обладать исключительной смелостью, мастерством, стремлением во что бы то ни



Капитан 2 ранга В. Н. Алексеев. Фото времен войны

стало выполнить свой долг перед Родиной, чтобы на истребителе пробивать облака не вверх, а вниз, к морю. Ведущий летчик и его напарник пошли на риск и вышли из облаков в 20—25 метрах от поверхности моря. Их риск оказался ненапрасным: вскоре они обнаружили большой конвой, насчитывавший в своем составе до 30 вымпелов. Транспорты следовали в двухкильватерной колонне в охранении эскадренных миноносцев и большого количества тральщиков, сторожевых кораблей и катеров. Судя по всему, противник перевозил весьма ценные грузы.

Летчики обнаружили конвой в районе Варде, и следовательно, до портов залива Варангер-фиорда ему оставалось идти всего лишь несколько часов. Торпедные катера стояли в готовности и ждали сигнала на выход. Как только поступили данные о конвое от самолетов, командир соединения объяснил командирам обстановку, показал ордер, в котором следует конвой, и поставил боевую задачу. На выполнение ее вышли восемь торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга В. Н. Алексеева. Так как облачность продолжала оставаться низкой, ударная авиация не смогла выполнить свою часть задачи, и торпедным катерам пришлось действовать не по заранее составленному плану, а исходя из обстановки, самостоятельно.

Пришли в район предполагаемой встречи. Но что это? Там болтался на волнах только мотобот водоизмещением в 80 тонн и дрифтербот — около 500 тонн. Совсем не ради этого шли сюда торпедные катера. Где же конвой? И как его обнаружить при такой плохой видимости?

Вот тут-то на помощь командиру группы и пришли

наши самолеты-истребители, которые теперь выполняли роль разведчиков. Они буквально на бреющем полете обследовали весь район и разыскали конвой на подходах к Бек-фиорду, в глубине которого находится порт Киркенес — конечный пункт назначения конвоя.



Герой Советского Союза вице-адмирал В. Н. Алексеев

Капитан 2 ранга Алексеев хорошо знал этот район, и ему сразу же стало ясно, что надо спешить, иначе конвой войдет в порт Киркенес, и тогда будет поздно. Информировав командиров катеров о месте конвоя, командир группы приказал увеличить ход до полного. Вскоре показались силуэты крупных транспортов. Перестраивать торпедные катера в боевой порядок уже не было времени. Поэтому Алексеев решил атаковать конвой с ходу с прорывом в глубину ордера к главной цели — транспортам. Это было единственно правильное в сложившейся обстановке и очень смелое решение.

Противник обнаружил атакующие катера и открыл по ним ураганный огонь из пушек и автоматов. Сторожевые катера пытались преградить путь к транспортам, но командиры торпедных катеров, маневрируя на больших ходах, обошли их и продолжали стремительно сближаться с транспортами. Словно в грандиозном фейерверке сплетались над морем разноцветные огненные трассы. Вода вокруг катеров бурлила от взрывов. Тысячи осколков носились в воздухе. И каждый из них нес в себе смерть. Трудно не замечать смерти, если она рядом. Трудно не думать о ней, когда ощущаешь ее ледяное дыхание. И все-таки катерники не думали в этот момент о смерти, не замечали ее. Они видели перед собой только транспорты и следили только за командиром дивизиона.



Группа офицеров — участников разгрома вражеского конвоя в Варангер-фиорде 19 августа 1944 года

Капитан 2 ранга Алексеев показал рукой командиру головного катера направление прорыва через огневые завесы. Остальные катера, будто на учебном полигоне, строго выдерживая место в строю, мчались за головным. Командиры верили в своего начальника и отважно шли за ним. Ведущий катер миновал один транспорт, за ним второй. Казалось, была благоприятная возможность топить их, но Алексеев оставил эти цели для катеров, идущих сзади, а сам продвигался вперед. Так нужно было для победы, и в этом Алексеев видел свой партийный долг. Ведь чем больше будет потоплено кораблей противника, тем скорее враг будет побежден.



Участник боя 15 июля 1944 года комендор матрос Н. Н. Кулаков. Не раз отличался в других боях, награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени и Красного Знамени

Когда перед головным показался третий транспорт, Алексеев решил, что его задача выполнена. Он вывел катера на выгодные позиции для атаки, и командиры услышали в шлемофонах его спокойный голос: «Атака!».

Командир головного катера старший лейтенант А. Ф. Горбачев атаковал третий с конца транспорт в 7 тысяч тонн. Выпущенная им торпеда попала в цель. Увидев взрыв, Горбачев поставил дымовую завесу и повернул на курс отхода. Неожиданно катер оказался в самой гуще кораблей противника. Они пытались окружить и уничтожить его. Но Горбачев, умело маневрируя, сумел вырваться из окружения.

Вслед за головным катером в торпедную атаку вышли и все остальные. Лейтенант В. А. Домысловский атаковал сторожевой корабль, выпустив по нему две

торпеды. Раздался сильный взрыв, высоко к небу взметнулся столб пламени, и корабль, разломившись на части, исчез в волнах. Лейтенант Быков, воспользовавшись дымовой завесой, поставленной головным катером, искусно торпедировал и утопил второй транспорт. Сторожевые катера, упустив катер Горбачева, набросились теперь на катер Быкова. Но мотористы на катере были так натренированы, что по первому сигналу с мостика моментально давали самый полный ход. Благодаря этому Быкову тоже удалось ускользнуть от врага. Старший лейтенант В. П. Бочкарев, прорезав дымовую завесу, устремился было к транспорту, но наперерез ему шел эскадренный миноносец. Бочкарев, не раздумывая, торпедировал его, чтобы расчистить дорогу товарищам. Теперь катера охранения пустились в погоню за катером Бочкарева, который, открыв огонь из всех автоматов, так же удачно оторвался от своих преследователей, как и два других. Добился успеха и лейтенант Никитин, потопивший сторожевой корабль.

Два торпедных катера имели скорость меньше, чем другие, и к началу боя не подоспели. Они подошли тогда, когда основная группа уже отходила после атаки. Экипажи их увидели картину полного разгрома врага: тонули транспорты и корабли, в стелющемся дыму метались сторожевые катера, кругом плавали обломки, ящики, барахтались в воде гитлеровцы. Воспользовавшись суматохой, катера атаковали и потопили еще транспорт и эскадренный миноносец.

Тактика массированного удара торпедными катерами по конвою полностью оправдала себя. Торпедные катера входили в соприкосновение с противником совместно, но атаковали каждый самостоятельно, без целеуказания. Конечно, успех атак объясняется прежде всего тактической подготовленностью командиров, их инициативностью и смелостью.

Золотой страницей в славную летопись Северного флота вошла победа в бою в Варангер-фиорде.

18 августа на командный пункт соединения начали поступать от нашей авиационной разведки данные о новом большом конвое, который продвигался вдоль норвежского побережья на восток и состоял из нескольких транспортов с большим числом кораблей охранения. По мере приближения к заливу Варангер-фиорда количест-

во кораблей в охранении все более увеличивалось. Как назло, в эти дни все время стояла нелетная погода, и привлечь авиацию для взаимодействия с торпедными катерами опять не удалось.

Оценив обстановку, командир соединения принял решение на самостоятельные действия торпедных катеров. По разработанному плану для уточнения движения конвоя решено было выслать группу катеров доразведки в район западнее острова Варде. Другой группе торпедных катеров с минами и торпедами на борту предстояло произвести постановку минной банки южнее Варде. С обнаружением конвоя из базы будет выслана ударная группа торпедных катеров, которая атакует конвой на минной банке.

Решение командира соединения одобрил командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко, и катера начали подготовку к выполнению боевой задачи.

В это время года на Севере продолжался полярный день. Полной темноты еще не было, и только на несколько часов над морем сгущались сумерки.

Противник, видимо опасаясь нашей авиации, решил провести конвой через залив Варангер-фиорда в период сумерек. По расчетам штаба конвой следовало ожидать у Варде в середине ночи. Исходя из этого и был назначен выход в море.

Первые две группы: одна — под командованием старшего лейтенанта Павлова, другая — под командованием капитан-лейтенанта Ефимова — вышли с началом сумерек. Сплошная низкая облачность сильно уменьшала видимость, отчего авиационная разведка периодически теряла конвой из виду. Получаемые от нее сведения были разноречивы.

На командный пункт соединения поступило сообщение, что в районе Петсамо сторожевые катера противника начали постановку дымовых завес. Эти действия противник проводил обычно тогда, когда нужно было вывести из Петсамо конвой. Перед командиром соединения возник неожиданный вопрос, куда выслать ударную группу: в район острова Варде или в район Петсамо. Ошибиться направлением — значило упустить конвой. Кузьмин после внимательного изучения всех данных пришел к выводу, что действия сторожевых катеров в районе Петсамо носят ложный характер. Так оно впоследствии

и оказалось. Однако точной уверенности в местонахождении конвоя у него не было. Опасаясь, что конвой может пройти неатакованным, и чтобы перекрыть возможные ошибки, Кузьмин приказал ударной группе выходить.

В первом часу ночи 19 августа девять торпедных катеров вышли из базы и легли на курс района Варде. Первая группа из четырех катеров составляла передовой отряд, которым командовал капитан-лейтенант Решетько, ударной группой из пяти катеров командовал капитан 3 ранга Коршунович. Пока торпедные катера ударной группы двигались в назначенный район, катера Павлова поставили минную банку и заняли позицию для наблюдения за выходом из пролива Буссесунд, а катера Ефимова заняли позицию наблюдения западнее острова Варде.

Около часу ночи Ефимов сообщил о появлении конвоя. Через некоторое время он же передал, что противник втягивается в пролив Буссесунд. Теперь надо было ждать донесения от Павлова, что конвой прошел пролив. Однако Павлов ничего не сообщал, а на запрос с командного пункта ответил, что противника не наблюдает. Капитан-лейтенант Ефимов, слышавший по радио этот разговор, донес командиру соединения:

— Конвой противника стоит в проливе, вижу его хвост.

И перед капитаном 1 ранга Кузьминым встала новая задача с двумя неизвестными. Почему противник остановился в проливе? Что он намерен дальше делать?

Радисты перехватили радио противника. Оказывается, гитлеровцы обнаружили наши торпедные катера в районе Варангер-фиорда. Можно предположить, что конвой будет стоять в проливе до рассвета, когда торпедным катерам атаковать будет невыгодно. Напрашивалось решение послать все катера в район западнее острова Варде, где находилась группа Ефимова, и оттуда атаковать конвой. Однако правильно ли разгадано намерение противника? А если суда продолжат свое движение? Тогда катера не успеют их догнать и атаковать до захода в порт. Поэтому для усиления группы Ефимова были посланы только катера Павлова, а ударную группу оставили в своем районе к востоку от острова Варде.

После того как катера Павлова пошли на соединение

с группой Ефимова, ударная группа катеров своим передовым отрядом стала подходить к острову. И тут катерники увидели, как корабли противника потянулись из пролива в район залива Варангер-фиорда, о чем Решетько немедленно донес на командный пункт. Впоследствии А. В. Кузьмин рассказывал, что этот момент был поворотным. После окончательной оценки обстановки с командного пункта передали на катера:

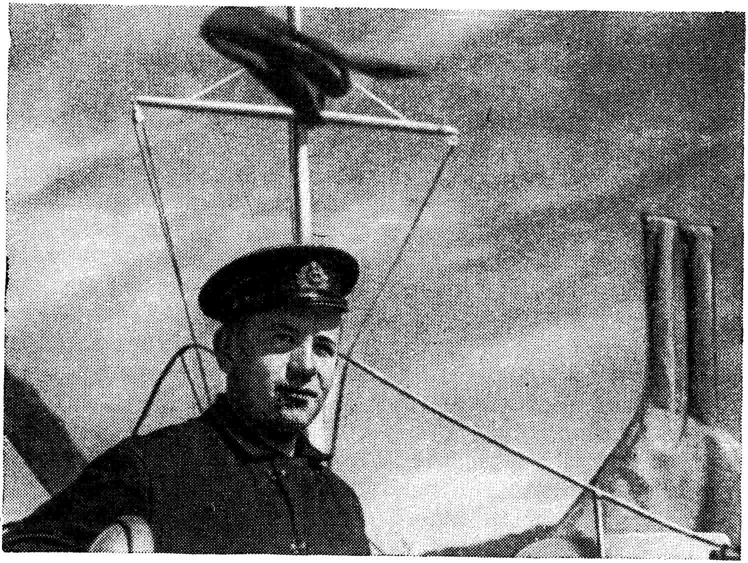
— Общая атака! Место боя район Кибергнеса!

Командир соединения выполнил свою задачу по управлению силами в бою. Он нацелил катера на конвой, сосредоточил их усилия. Теперь дело за командирами групп, которые должны были осуществить замысел командира соединения.

Кузьмин был уверен, что командиры выполнят поставленную задачу. И все же тревога за их судьбу, тревога командира, который не может быть вместе со своими подчиненными, не покидала его. В бою случается всякое, победа может достаться ценой больших жертв, и Кузьмин каждую неудачу командиров склонен был считать своей собственной. Этим, вероятно, и объясняется та исключительно высокая требовательность, которую он проявлял лично к себе, та истинная самокритичность, с которой он оценивал все свои действия и действия подчиненных. Когда же речь заходила об успехах катеров, которыми он командовал, Кузьмин умалчивал о себе.

Начинался рассвет. Торпедные катера ударной группы, следуя на контркурсах с конвоем противника, стали выходить на его середину, чтобы атаковать широким фронтом. Конвой выглядел несколько необычно. Строй его был беспорядочным, часть транспортов стояла без хода, корабли охранения на малых ходах курсировали со стороны моря. Можно было предположить, что противник обнаружил мины, выставленные катерами Павлова, и производит траление или заметил наши катера и решил остановиться под защитой береговой батареи мыса Кибергнес. Во всяком случае это замешательство было только на руку катерам ударной группы.

Обнаружив приближавшиеся катера, гитлеровцы, очевидно, приняли их сначала за свои и начали давать прожектором опознавательные сигналы. Наши, не отвечая, продолжали сближение, выигрывая драгоценное



Герой Советского Союза старший лейтенант В. И. Быков на своем катере

время. Тогда фашисты открыли артиллерийский огонь с кораблей. Вслед за кораблями начали стрельбу и береговые батареи мыса Кибергнес и острова Варде. Выдвинутый вперед торпедный катер старшего лейтенанта Домысловского поставил дымовую завесу. Но то ли ветер переменился, или рассчитал он неточно, дымовая завеса оказалась несколько в стороне и не прикрыла катера.

Мощь вражеского огня нарастала. Надо было срочно что-то предпринимать. И тут произошел случай, который так и вошел в историю боевых действий советских катерников под названием «дымзавеса Быкова». Старший лейтенант Василий Быков на полном ходу сблизился с конвоем на короткую дистанцию и повел свой катер вдоль строя вражеских кораблей, как на параде, оставляя за собой густой шлейф дыма. Постановка дымовой завесы заняла около шести минут. За это время по торпедному катеру было выпущено несколько тысяч снарядов. Кое-кто говорил потом, что Быков родился под счастливой звездой, что ему просто повезло. На

самом деле здесь больше, чем везения, было умения, находчивости, высокого тактического мастерства, беспредельного мужества. Управляя катером, Быков внимательно следил за полетом трасс, и, когда разрывы начинали кучнее группироваться вокруг катера (от попаданий осколков летели щепки из палубы), он с полного резко уменьшал ход до малого. И тогда снаряды падали уже впереди катера. Вражеские артиллеристы вносили поправку на уменьшенную скорость, а Быков снова резко увеличивал ход. Казалось бы, не такой уж и сложный маневр, но какая требовалась выдержка, сила воли для того, чтобы сосредоточить на себе весь огонь, заставить артиллеристов противника стрелять в одну точку, а затем неожиданным изменением хода увести катер от прямых попаданий!

В самом конце героического рейда Быкову на пересечку вышел тральщик противника. Искусно маневрируя, Быков почти в упор выпустил в него торпеду и потопил. Дымовая же завеса, поставленная Быковым, сначала полностью прикрыла все наши катера от наблюдения противника, а затем, гонимая ветром, наползла на конвой, лишив вражеских артиллеристов всякой возможности вести прицельный огонь. Под ее прикрытием торпедные катера пошли в атаку на транспорты и корабли охранения.

Первым атаковал лейтенант П. П. Диренко, на катере которого находился командир группы капитан-лейтенант Решетько. Когда вышли из дымовой завесы, Диренко увидел транспорт и вблизи него сторожевик. Командир выпустил с малой дистанции последовательно две торпеды — одну по транспорту, другую по сторожевику. Обе торпеды попали в цель. Сторожевик затонул, а транспорт получил повреждение. Два других катера под командованием старших лейтенантов Киреева и Домысловского потопили еще по транспорту.

Вслед за группой Решетько вступила в бой группа торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга Коршуновича. Старший лейтенант Желваков с ходу торпедировал миноносец. Старший лейтенант Фролов выпустил торпеду по сторожевику. Старшему лейтенанту Кузнецову также попался на прицел сторожевой корабль, и он пошел на сближение с ним. Сторожевик оказал сильное сопротивление, — видимо, экипаж этого корабля уже



Главный старшина боцман Н. Ф. Козлов. Не раз отличался в боях, награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени и Красного Знамени

имел встречи с торпедными катерами и обладал опытом отражения атак. Один из снарядов попал в орудийный кранец торпедного катера. Осколками ранило в руку и ногу старшего матроса Лялько, находившегося поблизости. Однако, когда Лялько увидел, что в кранце загорелся боезапас, он, преодолевая боль, стал выбрасывать магазин с загоревшимися снарядами за борт и этим спас катер от взрыва. Тем временем Кузнецов, улучив момент, выпустил по сторожевику две торпеды, одна из которых попала в цель.

Береговая батарея противника на мысе Кибергнес усилила огонь по атакующим и отходящим после атаки катерам. Капитан-лейтенант Чернявский, проявив разумную инициативу, поставил отсечную дымовую завесу и прикрыл катера от огня батареи. После этого он сам вышел в атаку на сторожевик и потопил его. Лейтенанту Радионову путь к транспортам преградил тральщик. Не имея возможности обойти его, Радионов вступил с ним в бой и уничтожил торпедами.

Ударная группа еще продолжала бой, когда на помощь ей подошла группа катеров Павлова, а за ней и

Ефимова. Командиры подошедших катеров сначала ничего не увидели, кроме густого дыма. Но в этом дыму слышалась беспорядочная артиллерийская стрельба и то и дело раздавались гулкие взрывы. Катера, сбавив ход, вошли в дым, сразу же потеряли друг друга из виду и начали действовать самостоятельно. Старший лейтенант Шкутов обнаружил транспорт и выпустил по нему торпеду. Вторую он направил в сторожевой корабль. Повернув на отход, Шкутов неожиданно чуть не столкнулся с вражеским сторожевым катером. Исход этой встречи решили буквально секунды. Комендоры и пулеметчики катера успели первыми открыть огонь. Катер противника получил повреждения, потерял ход и остался где-то в дыму.

Последними атаковали конвой торпедные катера группы Ефимова. Они также вошли в дым и начали поиск противника. Подойдя ближе к берегу, командиры катеров увидели остатки конвоя: транспорт, который охраняли эскадренный миноносец и сторожевой корабль. Чуть подальше в поредевшем дыму виднелось еще несколько больших и малых силуэтов. Корабли противника вели ожесточенную стрельбу по нашим катерам. Тогда старший лейтенант Никитин, маневрируя, принял вражеский огонь на себя, а находившийся вблизи катер воспользовался этим и атаковал миноносец. Никитин же выпустил свои торпеды по сторожевику.

Видимость на море улучшилась, дым рассеялся, и гитлеровское командование подняло в воздух авиацию, чтобы отомстить торпедным катерам за нанесенный урон. К району боя стали стягиваться и вражеские сторожевые катера. Командир соединения, все время следивший за обстановкой в районе боя, дал приказание на немедленный отход в базу, а в воздух по его просьбе была поднята истребительная авиация.

В итоге этого, пожалуй, самого крупного боя торпедных катеров советские моряки потопили два транспорта, два миноносца, шесть сторожевых кораблей, три тральщика и сторожевой катер. Повреждения получили транспорт, сторожевой корабль и мотобот. Североморские катерники одержали блестящую победу. Это была победа и нашей тактической школы, не знающей шаблонов, дающей простор творчеству.

В едином строю

В жестокой борьбе с фашистскими захватчиками советские моряки постоянно ощущали поддержку своего народа.

Катера, сильно поврежденные во время боев или изношенные в результате беспрерывных выходов, нуждались в серьезном ремонте. И в мирный период, когда катера ремонтировались на заводах или в мастерских, оснащенных по последнему слову техники, ремонт — дело ответственное и сложное. Но в условиях войны, когда и на Балтике и на Черном море оборудование заводов многих портовых городов было вывезено в глубь страны, ремонтные мастерские приходилось создавать заново. Не хватало нужных деталей, электроэнергии, а нормы и сроки ремонта жесточайшие, фронтовые, примерно вдвое выше обычных.

В период блокады Ленинграда торпедные катера ремонтировались зимой, когда лед сковывал море. Работая вместе с рабочими Морского завода, моряки не переставали восхищаться их мужеством и стойкостью. Непрерывные налеты вражеской авиации, артиллерийский огонь дальнобойных орудий, холод (цеха не отапливались), голод (двести пятьдесят граммов хлеба в день), нехватка воды — все стойко переносили они, и ничто не могло сломить их воли и веры в победу. Даже бывалым воинам, участникам неоднократных боев было чему поучиться у них — старых коммунистов, лучших представителей героического рабочего класса.

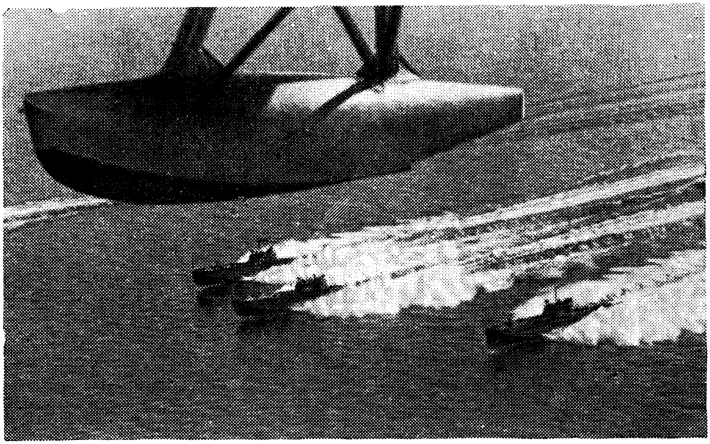
На заводе не было электроэнергии, не работал компрессор, без него не действовали клепальные молотки. Не хватало самого необходимого оборудования. Рабочие и катерники своими руками изготовляли все что нужно. Электроэнергию дала заводу стоявшая рядом у стенки подводная лодка. Преобразователь для переменного тока катерники раздобыли на другом конце города, сами сделали для него фундамент, сами установили и пустили преобразователь в действие.

Офицеры и матросы, инженеры и рабочие выискивали все новые и новые способы и методы качественного и экономного расходования крайне дефицитных материалов и ускорения ремонта.

Одно за другим вносились рационализаторские предложения.

Коммунист П. Ф. Сидюков вместе с начальником цеха удлинили токарный станок путем устройства выносной бабки. Это позволило ускорить обработку валов для катеров.

Мичман Текунов использовал для опрессовки бензобака ручной насос, чем экономил горючее, а старшина



В атаку!

2-й статьи Григорьев производил промывку и опрессовку радиаторов путем их последовательного соединения, обрабатывая одновременно до 20 узлов, повысив производительность в четыре раза.

Комсомольцы-катерники помогали молодым рабочим в политико-просветительной работе: проводили беседы, читали лекции, доклады.

Массовый трудовой героизм рабочих и моряков позволял быстро и высококачественно закончить все работы, и боевые корабли с началом кампании вновь возобновляли свои действия на морских сообщениях врага.

Черноморским катерникам пришлось ремонтировать свои израненные корабли в Батуми. Сюда были эвакуированы ремонтные мастерские. Цеха мастерских создавались в бывших портовых складах, прямо на причалах под

навесами. Как и у балтийцев, оборудования не хватало. Приходилось выдумывать, изобретать, творить.

Рабочие не только ремонтировали боевые катера, но и строили новые. У многих на борту — слова, свидетельствовавшие о замечательном патриотическом движении: «Алтаец», «Кировский комсомолец», «Тюменский рабочий», «Тамбовский комсомолец», «Североморец», «Московский ремесленник». Эти катера создавались на средства трудящихся Алтая, тамбовских комсомольцев, московских, тюменских и других рабочих.

Передавая грозное оружие морякам, труженики тыла наказывали им беспощадно громить немецко-фашистских захватчиков. И моряки, не жалея сил и самой жизни, выполняли боевой наказ. Десятки фашистских кораблей, пущенных на дно отважными катерниками, — это был достойный ответ моряков рабочим и колхозникам, вручившим им такие необычные подарки.

В ночь на 30 мая 1944 года катера, созданные на личные средства тружеников тыла, под командованием капитана 3 ранга Старостина, преодолев ожесточенное сопротивление противника, в результате умелого маневра уничтожили три вражеских тральщика, навеки похоронив их в суровых водах Балтики.

Три месяца не выходил из боев катер «Алтаец», которым командовал кавалер многих орденов старший лейтенант Фруль. Торпедами его катера были потоплены сторожевик и два тральщика противника.

Катер «Тамбовский комсомолец» (им командовал комсомолец Георгий Беломоев) совместно с другими катерами при действии у острова Эзель потопил четыре десантные баржи. В этом же районе катер «Бурнакский колхозник» под командованием лейтенанта Воскресенского потопил вражеский корабль.

Летом 1943 года на Черноморский флот прибыл катер, построенный на средства комсомольцев ремесленных училищ Москвы. В состав его экипажа включили передовых комсомольцев комендора Ларика, боцмана Дьяченко, радиста Лапинкова, моториста Чернова и других. Командиром назначили старшего лейтенанта Пилипенко.

Вооруженный ракетной установкой, катер стал грозой для врагов. Вместе с другими он принимал участие в набегах на порт Анапа, меткими выстрелами разрушал

портовые сооружения, уничтожал цистерны с горючим и склады с боеприпасами. В боях на море в упор расстреливал вражеские корабли и транспортные средства. Однажды катер вступил в бой с двумя «мессершмиттами». Вражеские самолеты обстреляли маленький корабль с нескольких сотен метров. Катер был подбит, но и он сбил один самолет, другой покинул поле боя.

На денежные средства, собранные пензенскими пионерами, был построен катер «Пензенский пионер». Передавая катер балтийцам, пионеры наказывали им: «Дорогие товарищи моряки Краснознаменного Балтийского флота! Передайте наш катер самому смелому офицеру. Пусть он дойдет на нем до Германии».

Катер вручили кавалеру нескольких боевых орденов лейтенанту Виталию Бушуеву. Вскоре же на новом катере в паре со старшим лейтенантом В. И. Троненко Бушуев потопил немецкий миноносец.

Все дальше и дальше на запад продвигались наши войска. Катер «Пензенский пионер» совместно с другими кораблями участвовал в освобождении Моонзундских островов. Потом катера совершили прыжок в южную часть Балтийского моря. Ни морозы, ни льды, ни бушующее море, ни жестокое сопротивление врага не могли остановить советских моряков, выполнявших наказ своего народа. Катера донесли победоносный Военно-морской флаг нашей Родины до Германии.

Родина славит героев

День Советской Армии и Военно-Морского Флота — 23 февраля 1944 года — для балтийских катерников совпал с большим событием в их боевой жизни. В этот день командующий Краснознаменным Балтийским флотом перед строем экипажей торпедных катеров вручил командиру первого дивизиона Герою Советского Союза капитану 3 ранга С. А. Осипову Гвардейский военно-морской флаг. Это было всеобщим признанием героизма и мужества моряков, их боевого мастерства, их большого вклада во всенародное дело разгрома ненавистных захватчиков. Недаром имя катерника стало символом неукротимого наступательного духа, презрения к смерти, символом дерзости и отваги.

С самого начала войны катерники первого дивизиона вели почти непрерывные бои с врагом, проявляя чудеса самоотверженности и героизма. Большинство из них было награждено орденами и медалями, а офицеры С. А. Осипов, В. П. Гуманенко и А. И. Афанасьев еще в 1942 году удостоились почетного звания Героя Советского Союза.

На митинге, состоявшемся в связи с присвоением дивизиону звания гвардейского, экипажи катеров дали торжественную клятву, так изложенную местным поэтом:

Родина-мать, мы клянемся тебе,
Гвардейскую клятву даем:
За счастье народа, за жизнь на земле
Фашистского зверя добьем!

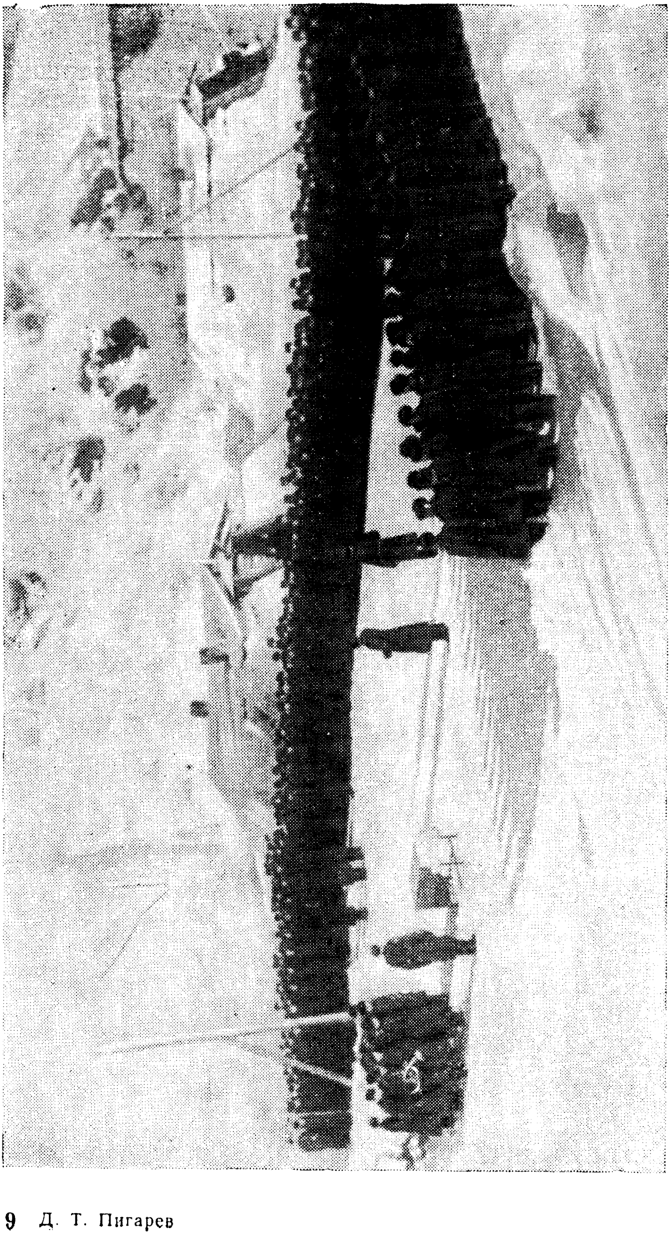
И клятву свою катерники выполнили с честью. Следуя примеру гвардейцев, упорно и настойчиво дрались с врагом другие дивизионы соединения. Через несколько месяцев, в День Военно-Морского Флота, соединение торпедных катеров Краснознаменного Балтийского флота за высокие боевые успехи было награждено орденом Красного Знамени. А лучшим из лучших Президиум Верховного Совета СССР от имени всего народа присвоил звание Героев Советского Союза. Вот их имена:

Командир отряда гвардии капитан-лейтенант Иванов Иван Сергеевич. За годы войны, командуя подразделениями, потопил 13 кораблей противника общим водоизмещением 18 350 тонн. Провел множество дерзких торпедных атак, минных постановок, участвовал в десантных операциях.

Командир отряда торпедных катеров капитан-лейтенант Свердлов Абрам Григорьевич. Лично и вместе с другими катерами подразделения потопил семь и подорвал три корабля противника, а также сбил один вражеский самолет.

Командир отряда капитан 3 ранга Старостин Василий Михайлович. Семи кораблей не досчитался враг после дерзких атак его подразделения. Отряд, возглавляемый героем, высаживал десанты, ставил минные банки.

Командир отряда гвардии капитан-лейтенант Ущев Борис Петрович. С первого дня войны участвовал в активных боевых действиях. Потопил вспомогательный крейсер типа «Кельн» и эсминец, а второй миноносец надолго вывел из строя. Провел несколько дерзких опе-



Вручение орденов Красного Знамени и Ушакова I степени бригаде торпедных катеров Северного флота. Март 1945 года

раций в тылу фашистов и много активных минных постановок. В 1944 году потопил еще один вражеский миноносец и захватил пленных.

Командир звена торпедных катеров гвардии старший лейтенант Жильцов Василий Маркович. За годы войны катера его звена уничтожили 10 боевых кораблей противника, провели свыше 20 активных минных постановок, высадили на территорию, занятую врагом, множество разведывательных и диверсионных групп.

Моторист гвардии старший краснофлотец Кусков Виктор Дмитриевич и старшина группы мотористов гвардии главный старшина Матюхин Григорий Иванович.

Позже к славной плеяде героев-катерников прибавился еще один — это Виктор Иванович Тихонов. В кампаниях 1943—1945 годов его катера потопили 10 кораблей противника, в том числе миноносец, сторожевой корабль и 2 тральщика. За годы войны отважный офицер участвовал в 123 боевых выходах.

Благодарная Родина по заслугам отмечала славные подвиги и других катерников. 3584 орденов и медалей удостоились балтийские катерники за время войны. А 22 июня 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Краснознаменное соединение торпедных катеров было награждено вторым орденом — орденом Нахимова I степени.

Советские люди свято чтут память героев, погибших в борьбе за свободу и независимость Советской Родины. На острове Эзель, невдалеке от рыбацкого селения Мынту, среди раскидистых деревьев стоит обелиск со сверкающим барельефом торпедного катера. На передней грани обелиска высечены имена офицеров, старшин и матросов торпедных катеров, похороненных здесь в братской могиле. И когда бы ни проходили Мынту торпедные катера, моряки неизменно отдают воинские почести месту, где в суровые годы войны сложили свои головы их отцы и старшие братья, — памятнику, поставленному в их честь. Это стало традицией.

Есть свой памятник и в соединении торпедных катеров Черноморского флота. В честь славных побед в годы войны, в память о погибших друзьях и боевых соратниках на цементном пьедестале стоит торпедный катер «Г-5», один из тех, на которых дрались с врагами моряки этого соединения. И надо сказать, дрались отлично,

16 сентября 1943 года столица социалистического государства Москва от имени Родины салютовала 12 артиллерийскими залпами из 124 орудий нашим доблестным сухопутным войскам, летчикам и военным морякам, освободившим город Новороссийск от немецких фашистов. В честь освободителей города произвели салют и корабли Черноморского флота.

Советское правительство высоко оценило мужество, храбрость, замечательное боевое мастерство участников боев за город и порт. Наиболее отличившиеся войсковые и корабельные соединения получили наименование «Новороссийских». Среди них в приказе Верховного Главнокомандующего была названа 2-я бригада торпедных катеров (командир капитан 2 ранга В. Т. Проценко). Почти все участники штурма были награждены орденами и медалями, а капитан-лейтенант Африканов Алексей Федотович стал Героем Советского Союза.

Высоких наград удостоились черноморские катерники за участие в освобождении Крымского полуострова. Орден Ленина и Золотая Звезда Героя Советского Союза были вручены офицерам С. Н. Котову, К. Г. Кочиеву, А. Г. Кананадзе, В. С. Пилипенко, А. И. Кудерскому, Г. А. Рогачевскому и А. Е. Черцову. 1-я бригада торпедных катеров заслужила почетное наименование «Севастопольской». На древке ее боевого знамени орден Нахимова II степени. 2-я Новороссийская бригада катеров награждена орденом Красного Знамени.

«Новороссийская», «Севастопольская»! — с гордостью и благодарностью произносят советские люди сегодня эти слова, воскрешающие в нашей памяти грозные события войны, подвиги доблестных воинов, с честью выполнивших свой священный долг перед Отчизной.

Немеркнущей боевой славой покрыли свои знамена катерники-североморцы. В лучах этой славы вечно будут сиять имена героев, чьи замечательные подвиги высоко оценил наш народ.

За успешные действия на морских сообщениях противника бригада торпедных катеров (командир капитан 1 ранга А. В. Кузьмин) Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 сентября 1944 года была награждена орденом Красного Знамени, а несколько позднее орденом Ушакова I степени. Приказом Верховного Главнокомандующего ей было присвоено наименование «Пе-

ченгской». Наиболее храбрые и мужественные из катерников удостоились звания Героя Советского Союза.



Герой Советского Союза контр-адмирал С. П. Кострицкий

В далеком селении, где летом нежно греет незаходящее солнце, а зимой долгие месяцы царствует ночь, стоит бюст дважды Героя Советского Союза Александра Осиповича Шабалина. На его боевом счету семь потопленных кораблей противника. Звание Героя Советского Союза ему было присвоено 22 февраля 1944 года. А через каких-нибудь восемь месяцев вновь последовал Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении капитан-лейтенанта Александра Осиповича Шабалина за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками второй медалью «Золотая Звезда».

В Военно-морском музее Северного флота среди других экспонатов выставлен торпедный катер, на котором воевал дважды Герой Советского Союза А. О. Шабалин. С восхищением рассматривают молодые матросы дорогую реликвию, с неподдельным интересом слушают рассказы о беспредельном мужестве людей, водивших этот катер в бой.

Боевые успехи североморских катерников неразрывно связаны с именами Героев Советского Союза В. Н. Алексеева, С. Г. Коршуновича, В. М. Лозовского. Командуя подразделениями катеров, эти офицеры воспитали немало мужественных, умелых командиров, которые под их руководством одерживали выдающиеся победы над врагом. 17 кораблей и транспортов противника потопил дивизион торпедных катеров, которым командовал В. Н. Алексеев. На счету дивизиона С. Г. Коршуно-

вича 32 корабля и транспорта, а также 5 вражеских самолетов. Командир отряда В. М. Лозовский провел большое количество десантов, лично руководил атаками отряда, в ходе которых было потоплено девять кораблей и судов противника.

В славной шеренге Героев Советского Союза североморцев — Б. Т. Павлов, командир катера. Он потопил пять кораблей противника. В. И. Быков, командир звена торпедных катеров, потопил четыре корабля. А. И. Кисов, командир звена, потопил три корабля и сбил самолет. И. М. Желваков, командир катера, потопил несколько кораблей и транспортов. Г. М. Паламарчук, командир катера, потопил три корабля. Курбатов Георгий Дмитриевич, старшина 1-й статьи, проявил исключительное мужество и героизм в боях.

В честь героев-катерников наш народ слагает стихи, создает произведения искусства.

Помним мы, как в годы боевые
Бил врага народ наш исполин.
Помним мы, как за края родные
Дрались Алексеев, Шабалин!

Вместе с ними, верные присяге
И любимой Родине своей,
Образцы геройства и отваги
Показали сотни сыновей.

Славные страницы в боевую летопись советских катерников вписали тихоокеанские моряки. Бригада торпедных катеров Тихоокеанского флота была награждена орденом Красного Знамени, а 2-й и 3-й дивизионы этой бригады стали гвардейскими. Четыре офицера-катерника Л. Н. Пантелеев, М. Г. Малик, К. В. Казачинский и С. П. Кострицкий удостоились звания Героя Советского Союза.

Как сложилась жизнь славных катерников после войны?

Герои Советского Союза вице-адмиралы Владимир Николаевич Алексеев и Лев Николаевич Пантелеев после войны продолжали служить на торпедных катерах, воспитали немало молодых командиров. В последующие годы занимали различные руководящие посты в Военно-Морском Флоте. Продолжают служить и сейчас.

Ответственные должности занимают ныне многие бывшие командиры соединений торпедных катеров.

Вице-адмирал А. В. Кузьмин — начальник военно-морского училища.

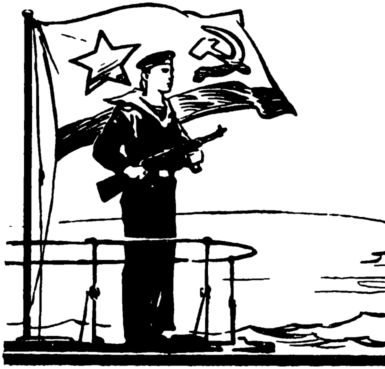
Вице-адмирал Г. Г. Олейник командует Каспийской флотилией.

Контр-адмирал В. Т. Проценко работает в центральном аппарате Министерства обороны.

Контр-адмирал Г. Д. Дьяченко — начальник кафедры одной из академий.

Многие ушли в запас. Но и в запасе они продолжают служить Родине, отдавая все силы той работе, которая им поручена.

Советский народ, военные моряки бережно и любовно хранят память о своих героях, учатся у них мужеству, верности долгу, готовности к самопожертвованию. Подвиги героев зовут флотскую молодежь к упорному труду и неустанной учебе, рождают у моряков нового поколения горячее желание быть такими же стойкими, умелыми защитниками родного Отечества, какими были герои Великой Отечественной войны.



НАСЛЕДНИКИ БОЕВОЙ СЛАВЫ

Глубокой осенней ночью, когда холодный ветер с моря нес с собой дождь со снегом, на базе торпедных катеров неожиданно прозвучал сигнал тревоги. Где-то вдали под прикрытием ночи и ненастной погоды в сторону нашего берега шли корабли «противника». Подразделению торпедных катеров было приказано выйти в море, найти врага и атаковать его.

Неприветливо встретило моряков осеннее море. Лица катерников обжигал холодный порывистый ветер, обдавали каскады холодных брызг. Мокрый снег слепил глаза, мешал наблюдению. Одежда моряков, все предметы на верхней палубе покрывались тонкой коркой льда. Зарываясь в крутые волны, иногда словно исчезая в них, катера уверенно вели поиск. Промокшие, но полные решимости как можно лучше выполнить приказ командира, матросы и старшины умело действовали на боевых постах, хотя надо было обладать большим искусством, чтобы передвигаться по обледенелой палубе и управлять боевой техникой.

Тяжело приходилось радиометристу головного катера, классному специалисту старшине 2-й статьи Овчинникову. Он внимательно всматривался в экран локатора, хорошо понимая, что от него во многом зависит безопасность плавания катеров, а главное, своевременное обнаружение «противника» и, следовательно, исход атаки.

Без устали колесит вокруг оси светящийся лучик. Он словно протирает плоскость экрана, пестрящую различными изображениями. Позади виднеются матовые контуры берега, справа и слева бледные точки — это соседние катера идут в строю поиска. Прошло несколько трудных часов, прежде чем радиометрист возвестил, что обнаружены «вражеские» корабли.

На индикаторе локатора постепенно увеличивалась светло-зеленая точка. Но рядом с ней вспыхнули несколько других. Это помехи. Однако опытного и натренированного оператора они не сбили с толку. Он уже твердо знал, какая из точек представляет собой цель.

Командир подразделения капитан-лейтенант время от времени требует уточнить данные о «противнике». Радиометрист непрерывно докладывает пеленг и дистанцию на «вражеские» корабли. Цель маневрирует, и на экране локатора видно, как увеличивается ее курсовой угол. Наступает самый ответственный момент, когда успех решают точность расчетов, хладнокровие и выдержка командира, его умение быстро оценить обстановку и принять верное решение.

— Атака! Увеличить обороты! — приказал капитан-лейтенант.

На курсе атаки, на боевом курсе проверяется все: живучесть катера и прочность боевой техники, сила двигателей и скорость катера, проверяется мужество, упорство и главное — знание, опыт экипажа.

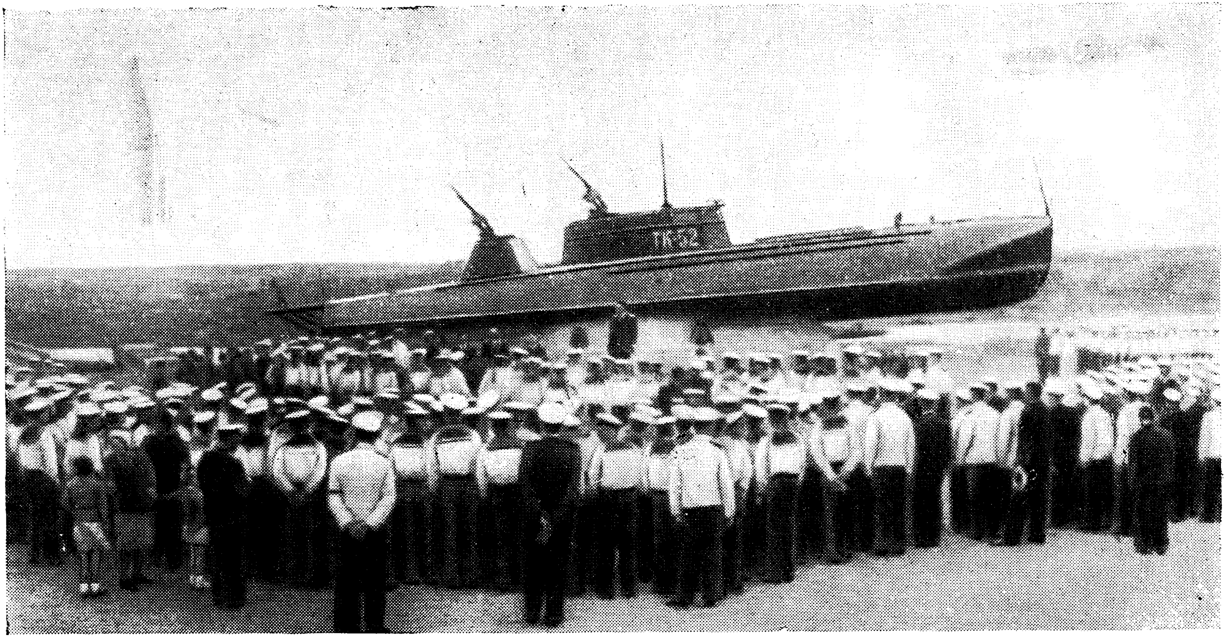
Командир подразделения быстро проводит расчеты и включает микрофон, чтобы передать на катера необходимые данные для стрельбы. Но в эфире господствуют сильные радиопомехи, и это грозит сорвать атаку: на катерах могут не услышать приказ.

— Боцман, ракету! — приказал командир.

Условный сигнал принят и понят всеми катерами.

Залп! Катер вздрагивает, торпеда сердито ныряет в воду, обдавая катер брызгами.

Вслед за командиром подразделения выходят в атаку и другие катера. Атака учебная: не рвутся бомбы, не чертят ночное небо трассирующие снаряды. Но катера действуют так, как нужно в бою. Их стремительная атака оказалась для «противника» неожиданной и завершилась успешно.



Митинг личного состава по случаю открытия памятника погибшим воинам-катерникам. Август 1948 года

* * *

Когда заходит разговор о подвигах, люди обязательно вспоминают войну, боевых товарищей. Это и понятно. Ведь недаром говорят, что герои рождаются в бою. На войне, как известно, люди быстрее закаляются и развивают в себе боевые качества. Но к войне нужно готовить себя в мирное время, путем напряженной боевой учебы приобретать умение воевать.

В одну из темных штормовых ночей катерники Черноморского флота выполняли очередную задачу. Комсомольцы старшие матросы Казаков и Лазаревич долгие часы несли бессменную вахту у двигателей, внимательно наблюдая за показаниями приборов. Моторист Казаков сидел на своем обычном месте и по положению стрелки тахометра старался определить обстановку наверху. По тому, как менялись показания приборов, моторист догадывался, что командир, маневрируя оборотами двигателей, старался точно держать катер в строю.

Через некоторое время корпус задрожал, и катер начало сильно встряхивать на встречной волне. Обороты двигателя намного увеличились.

«Атака», — понял моторист. Он выпрямился, взгляд его стал строже и требовательней. Ведь в короткое время стремительной атаки все зависит от того, как будут работать двигатели, как обеспечат их работу мотористы. Обороты продолжали расти, катер набирал ход, вместе с ним усиливались и удары о волну.

И вдруг после одного особенно сильного удара из трубопровода вырвалась струя горячего масла и ударила в подволок. В рубку командира поступил тревожный доклад. Но прежде чем командир успел принять какое-либо решение, Казаков бросился к мотору и начал вставлять дюритовую прокладку (ее вырвало от удара) на место. Мощный напор струи отбрасывал резину в сторону, горячие масляные брызги обжигали руки, грудь, лицо. Но Казаков не отступил. После больших усилий ему удалось закрепить обжимы. Теперь все в порядке. Казаков провел ладонью по мокрому лицу и только тут заметил, как покраснели его руки и местами появились водяные пузыри.

«Вот так, наверное, бывает и в бою», — подумал комсомолец, и глаза его засветились радостью, что он вы-

держал испытание, обеспечил катеру атаку, как это делали его старшие товарищи в годы войны.

На одном из учений катер лейтенанта Семенова вместе с другими катерами выполнял минную постановку. По сигналу «Мины ставить!» минный расчет, в который входит и моторист, и комендор, и боцман, быстро занял свои места. После того как сняты кормовые леера, матросам надо быть особенно внимательными: одно неосторожное движение — и можешь оказаться за бортом. Расчет работал четко и слаженно. Люди готовы были в любую минуту прийти на помощь друг другу.

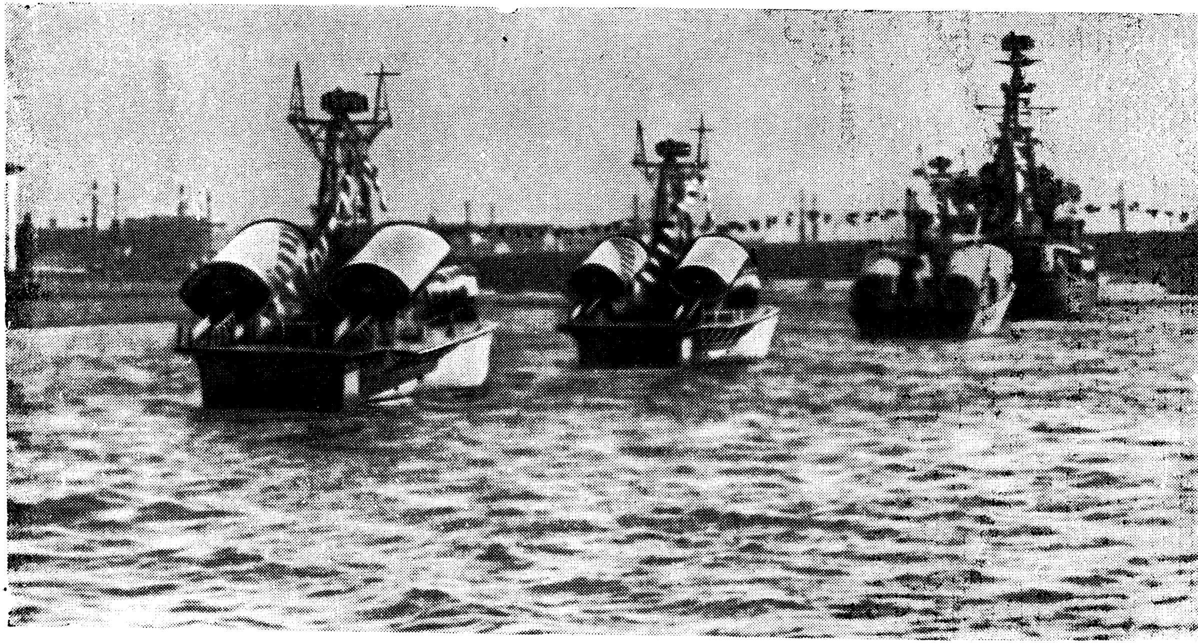
Вот отданы цепные крепления на одной из мин. Легко покатившись по рельсам, она вдруг зацепила штерт, которым был подвязан старший матрос Спицын. Малейшая растерянность — и моряка сбило бы за борт. Старшина Чеботарев, находившийся рядом, мгновенно освободил товарища. Всего несколько минут заняла постановка мин. Но это были минуты большого напряжения сил и воли. Высокое мастерство, взаимная выручка помогли морякам успешно выполнить задание.

Каждый учебный год моряков завершается состязаниями в боевой подготовке. К ним допускаются лучшие корабли и подразделения флота. На Северном флоте этой чести удостоилось подразделение торпедных катеров капитана 2 ранга Б. П. Прасолова.

Состязательные торпедные стрельбы на приз флота проводились поздно осенью, когда Баренцево море особенно бурно. К тому же и «противник» непрерывно маневрировал, стараясь ввести в заблуждение командиров катеров.

И все же катера вышли в атаку. Командир разведывательной группы капитан 3 ранга В. И. Погарлюк первым обнаружил «противника» и все время докладывал о его движении. Когда командир подразделения передал на катера сигнал атаки, Погарлюк заметил, что корабли «противника» производят маневр уклонения. Тогда он решительно повел в бой свою группу катеров. Их внезапное появление оказалось неожиданным для «противника». Тому потребовалось некоторое время для выяснения обстановки. Но нападающие этого времени ему не дали. Атака завершилась успешным торпедным залпом.

Через несколько суток катерники Прасолова вместе с другим подразделением участвовали в состязаниях по



Ракетные катера

торпедной стрельбе на приз Военно-Морского Флота. Еще сложнее была обстановка на море, сильнее был «противник». Но и здесь североморцы показали высокую тактическую выучку.

И вот наступил день, когда начальник Штаба флота в торжественной обстановке вручил командиру подразделения переходящий приз флота за первое место в состязании по торпедной стрельбе. Многие из офицеров, старшин и матросов получили ценные подарки, удостоились благодарности. Это был большой праздник для моряков подразделения. Но ему предшествовали напряженные, заполненные учебой будни. Катера подразделения много времени провели в море. В каждом походе они, как правило, вели «бой», сталкивались со всякими неожиданностями. Частые изменения обстановки способствовали выработке у моряков умения быстро принимать необходимые решения.

Большую роль в повышении боевого мастерства катерников сыграло социалистическое соревнование. Дух соревнования проявлялся в каждом большом и малом деле. В подразделении развернулась борьба за то, чтобы все матросы и старшины стали отличниками боевой и политической подготовки, чтобы каждый член экипажа любого катера был проникнут чувством высокой ответственности за постоянную боевую готовность своего маленького корабля. Именно с малого, с каждого катера в отдельности, и начал свою работу по подготовке подразделения его командир капитан 2 ранга Прасолов. Он выходил в плавание на всех катерах. Где, как не в море, можно по-настоящему оценить людей, увидеть способности каждого матроса. Прасолов был частым гостем и матросских кубриков. В задушевных беседах с моряками он узнавал их нужды, чаяния и, в свою очередь, высказывал требования к службе.

Большую помощь командиру в организации соревнования оказывали коммунисты. Они заботились, чтобы опыт передовиков становился всеобщим достоянием, чтобы каждый матрос и старшина знал, какие результаты, кем достигнуты, кто идет впереди, кто отстает, помогали молодым в изучении оружия и боевой техники, в быстрейшем овладении флотской специальностью.

Труден был путь к намеченной цели, всякое случалось — и успехи и неудачи. Но настойчивые усилия все-

го коллектива увенчались заслуженным успехом. В итоге учебного года подразделение торпедных катеров капитана 3 ранга Прасолова было объявлено отличным.

* * *

Ранним солнечным июльским утром десятки тысяч жителей города Ленина заполнили гранитные набережные Невы. Здесь, на реке Неве, куда входили суда петровских времен, положившие начало русскому военноморскому флоту, где прогремел исторический выстрел крейсера «Аврора», возвестивший начало новой эры человечества, выстроились в честь традиционного праздника — Дня Военно-Морского Флота современные боевые корабли. Рядом с кораблями-ветеранами, с ракетными крейсерами, подводными лодками стояли и катера. Вид их несколько необычен. Это новые, ракетные катера.

Как в далеком прошлом русские военные моряки впервые в истории флотов применили на катерах вместо шестовой мины торпеду, так и теперь впервые среди флотов мира советские военные специалисты оснастили катера мощным оружием — ракетой.

Небольшие по размерам, обладающие отличной мореходностью, грозные по своей боевой мощи, ракетные катера могут уничтожать корабли всех классов. Большая дальность стрельбы ракетами избавляет их от необходимости подходить близко к противнику. Взаимодействуя с ракетными кораблями и со скоростной морской авиацией, они представляют внушительную силу в борьбе с любым морским противником.

Всякому известно, что в любом бою врага побеждают силой оружия. Но оружие само не наносит поражения. Надо искусно им владеть, уметь использовать его на всю мощь. Самая совершенная боевая техника окажется бесполезной, если люди, которым она поручена, не знают, как ею управлять. Сложен современный ракетный катер. На нем десятки боевых постов. Разные они, разнообразна их техника, но нет среди них ни одного маловажного, второстепенного. Каждый боевой пост важен. Катер — единый боевой организм, в котором все подразделения находятся в строгом четком взаимодействии.

Моряки-катерники, наследники боевой славы своих отцов и старших братьев, неустанно совершенствуют боевое мастерство. Днем и ночью, летом и зимой в неизменных походных костюмах выходят в море экипажи катеров. Ни жара в машинных отсеках, ни ледяные брызги на пронизывающем ветру не могут поколебать их стойкости и мужества, неукротимой отваги. Они неуклонно выполняют указания Коммунистической партии и Советского правительства — всегда быть начеку, бдительно следить за происками реакционных, империалистических кругов, готовить себя к победе над сильным, технически оснащенным противником.

ПРИЛОЖЕНИЕ

СТАРЫЕ И НОВЫЕ НАИМЕНОВАНИЯ НЕКОТОРЫХ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ПУНКТОВ, УПОМИНАЕМЫХ В КНИГЕ

Либава — Лепая
Виндава — Вентспилс
Усть-Двинск — Даугавгрива
Пиллау — Балтийск
Кольберг — Колобжег
Свиноустье — Свинёуйсьце
Нейфарвассер — Новый порт
Фриш-нерунг — коса Балтийская
Данцигская бухта — бухта Гданьска
Юки — Унгли
Расин — Начжинь
Сейсин — Чхончжинь
Залив Гашкевича — залив Тэдиньмань
Залив Корнилова — залив Начжиньмань
Гензан — Воньсань
Мыс Колокольцева — мыс Комальсаньдань

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Оружие смелых
- Немного истории 3
- На морских сообщениях 16
- Бить врага всюду! 37
- Боевые будни 45
- Катера-минеры 48
- В десантах 54

Золотые традиции катерников
- Смелость, отвага, героизм 75
- Хитрость и находчивость 88
- Взаимная выручка 99
- Взаимозаменяемость на катере 108
- Боевое содружество 112
- Инициатива и творчество 119
- В едином строю 132
- Родина славит героев 135

Наследники боевой славы 143

ПИГАРЕВ Дмитрий Тимофеевич
НА ТОРПЕДНЫХ КАТЕРАХ
М., Воениздат, 1963, 152 с.

Редактор *А. А. Тонков*
Художник *В. М. Лыков*
Технический редактор *М. П. Зудина*
Корректор *Т. В. Жильцова*

Сдано в набор 30.5.63 г. Подписано к печати 12.10.63 г.
Г-93333.
Формат бумаги $84 \times 108^1/_{32}$ — $4^3/_4$ печ. л. = 7,79 усл. печ. л. — 7,922 уч.-изд. л.
Тираж 28 000 ТП 1963 г. № 44
Изд. № 1/763. Зак. № 1052.

1-я типография
Военного издательства Министерства обороны СССР
Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3
Цена 24 коп.

Цена 24 коп.

Д. Т. ПИГАРЕВ — НА ТОРПЕДНЫХ КАТЕРАХ